Japanisches und deutsches Seeversicherungsrecht.

(Ein Vergleich)

Inaugural-Dissertation

der juristischen Fakultät

der

Friedrich-Alexanders-Universität zu Erlangen

vorgelegt von

Shigeo Sano

aus Chiba (Japan).

Approbiert am 14. Nov. 1935.

Würzburg 1936

Buchdruckerei Richard Mayr

Diss. Erlangen
1936.
1936/152

*38872.

Referent: Univ.-Professor Dr. Locher.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Inhaltsübersicht.

	Seite
Einleitung: Entstehung des japanischen Seeversicherungsrechts	1
I. Gegenstand der Seeversicherung	
1. Allgemeines	5
2. Die Art der versicherten Beziehung	9
3. Das beziehungsverknüpfte Gut	12
a) Das Schiff	13
b) Die Ladung	14
c) Der Gewinn	14
d) Die Provision	16
e) Die Fracht	17
f) Die Rückversicherung	18
g) Die Bodmerei- und Havereigelder	19
4. Die beziehungsverknüpfte Person	21
II. Der Seeversicherungsvertrag	
1. Wesen des Vertrages	25
2. Die Police	33
III. Die Gefahr	
1. Begriff der Gefahr	39
a) Die Theorie von der causa proxima	44
b) Die Theorie von der adäquaten Verursachung	46
2. Der Umfang der Gefahr	50
3. Dauer der Gefahrtragung	55
a) Zeitversicherung	56
b) Reiseversicherung	57
4. Aenderung der Gefahr	61
a) Subjektive Gefahränderung	63
b) Objektive Gefahränderung	68
c) Einzelne Fälle	69
IV. Der Versicherungsschaden	
1. Begriff und Allgemeines	71
2. Schadensabwendung und Schadensminderung	73
3. Der Versicherungsfall	76
4. Insbesondere der Abandon	78
V. Versicherungssumme und Versicherungswert	82

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41533902_0076

Einleitung.

Entstehung des japanischen Seeversicherungsrechts.

Daß Japan erst in neuerer Zeit zu einem eigenen Seeversicherungsrecht gelangt ist, hat seinen Hauptgrund in der untergeordneten Rolle, die der Ueberseeverkehr trotz der Insellage des japanischen Reiches bis zur Restauration im Jahre 1868 dort spielte. Der Versicherungsgedanke selbst, die Vorsorge für einen ungewissen Bedarf, mußte sich naturgemäß in einem Lande, in dem neben den auch anderswo eintretenden Wechselfällen des Schicksals in besonderem Maße die Erdbeben Leben und Güter der Menschen bedrohen, schon auf einer sehr frühen Kulturstufe entwickeln. So haben sich im Verlaufe von zwei Jahrtausenden die verschiedensten Systeme abgelöst, die teils in der Form freier oder staatlich organisierter Wohlfahrtspflege[1]), teils auf genossenschaftlicher oder zunftähnlicher[2]) oder auch religiöser Grundlage[3]) diese Vorsorge zu treffen sich bemühten. Während in Deutschland wie auch sonst auf dem europäischen Kontinent sich die Seeversicherung am frühesten entwickelte und das gewohnheitsrechtliche wie auch das gesetzliche Seeversicherungsrecht in hohem Maße auch auf die Bildung des deutschen VVG einwirkte[4]), ist die Entwicklung in Japan den umgekehrten Weg gegangen[5]).

Bis zur Restauration vollzogen sich die japanischen Handelsbeziehungen mit dem Festland in sehr begrenztem Rahmen. Das älteste japanische Schrifttum[6]) enthält einige, dazu noch wenig zuverlässige Angaben, wonach sich der Ueberseeverkehr Japans lediglich auf Korea beschränkte. Beziehungen mit dem Festland, vor allem mit China, bildeten sich zwar zu Anfang des Mittelalters heraus, endeten jedoch um das Jahr 1000 n. Chr. fast völlig. Erst in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts, unter der tatkräftigen Regierung Toyotomi Hideyoshis, setzte ein lebhafter Seeverkehr nach Südchina und dem südostasiatischen Archipel ein. Um diese Zeit kamen auch die ersten Europäer nach Japan und öffneten den Japanern den Blick für die Bedeutung eines überseeischen Handels. Insbesondere der rege Güteraustausch mit den zu damaliger Zeit in wirtschaft-

---

1) System der Reichsspeicher (Tomikura), Reisverleihsystem (Kurashiine), System der Almosenspeicher (Giso).

2) Fünftschaften-System (Goho und Goningumi).

3) System der Kirchengemeinden (Ko). — Näheres über diese Systeme bei Noguchi 3 ff.

4) Goldschmidt ZHR Bd. 20, 142 ff.

5) Sumida S. 420.

6) Nihongi und Kojiki, die ältesten japanischen Geschichtsbücher, verfaßt um 700 n. Chr. im Auftrage der Kaiserin Gensho.

lichen Dingen hochstehenden Portugiesen beeinflußte den japanischen Seehandel in starkem Maße.

Es konnte nicht ausbleiben, daß die Berührung mit den europäischen Handelsvölkern sich auch auf die japanischen Handelsgebräuche auswirkte. So tritt zu Beginn des 17. Jahrhunderts zum ersten Male unter diesen übernommenen Handelssitten auch in Japan das Seedarlehen als Vorläufer einer Seeversicherung auf[7]).

Die lebhafte religiöse Propaganda, die von den Europäern im Zusammenhang mit der Anknüpfung überseeischer Handelsbeziehungen getrieben wurde, veranlaßte jedoch bald eine wesentliche Einschränkung des Ueberseeverkehrs. Als die Tätigkeit der Missionare in der Folgezeit sogar zu inneren Unruhen führte, wurde durch das Edikt von 1636 unter Androhung der Todesstrafe jeder Verkehr mit dem Ausland verboten, mit Ausnahme einer sehr beschränkten Handelskonzession der Niederlande auf der Insel Deshima im Hafen von Nagasaki[8]). Damit erhielt die Entwicklung des japanischen Ueberseeverkehrs ein frühes Ende.

Ausgeschlossen von diesem Verbot blieb indessen die Inlands- und Küstenschiffahrt. Hier konnten sich, unbeeinflußt von fremden Gewohnheiten, zum ersten Male auch eigene japanische Methoden herausbilden, wie etwa das System des Verschiffungsvertrages, der infolge seiner Verwandtschaft mit dem Seedarlehen ebenfalls als Vorläufer der Versicherung angesehen werden darf. Durch den Verschiffungsvertrag übernahm der Reeder dem Eigentümer der Ladung gegenüber die Verpflichtung, ihm den Wert derselben zu ersetzen, sofern sie an ihrem Bestimmungsort nicht ankommen sollte. Erreichte die Ladung ihr Ziel, so erhielt der Reeder nicht etwa eine besondere Vergütung, sondern diese war vielmehr bereits als in der Fracht eingeschlossen zu betrachten[9]). Diese Einrichtung mag nicht zuletzt aus dem Bedürfnis entstanden sein, sich gegen Unehrlichkeit des Reeders oder der Mannschaft, wie etwa die Vortäuschung eines Seeraubes, zu schützen, da ja dem Ladungseigentümer zu damaliger Zeit eine Kontrollmöglichkeit kaum gegeben war.

Mit der Restauration brach für den Ueberseeverkehr eine neue Zeit an. Zwar wurde die Seeversicherung zunächst noch von ausländischen Gesellschaften betrieben. Bald aber erkannte die Regierung die Notwendigkeit dieses Geschäftszweiges und beabsichtigte, die Versicherung als staatliches Unternehmen einzurichten. Diesen Plan jedoch ließen die damaligen innerpolitischen Verhältnisse nicht zur Ausführung kommen. Unterdessen war im Jahre 1879 auch bereits die erste private japanische Seeversicherungsge-

7) Sumida 446; Ueber das Seedarlehen vgl. Bensa 59; Goldschmidt 367; Bruck 4.
8) Sumida 447.
9) Sumida 448.

sellschaft gegründet worden[10]), und es kennzeichnet den gewaltigen Aufschwung, den die Seeversicherung in Japan genommen hat, wenn dieser Geschäftszweig heute dort von etwa 45 Unternehmungen betrieben wird[11]), die sich sowohl über Perioden leichtsinnigen Gründungsfiebers wie auch über wirtschaftliche und politische Krisen hinweg zu erhalten vermochten.

Naturgemäß wurde mit der Gründung einheimischer Seeversicherungsunternehmungen das Bedürfnis nach einem eigenen Seerecht und Seeversicherungsrecht immer dringender. So beauftragte die Regierung im Jahre 1881 den deutschen Gelehrten Hermann Rösler mit der Ausarbeitung des Entwurfes für ein japanisches Handelsgesetzbuch. Dieser, der an der Sorbonne in Paris studiert hatte, hielt sich eng an das französische Vorbild, so daß der Senat im Jahre 1890 bei der Begutachtung des Entwurfs feststellen mußte, daß die besonderen japanischen Verhältnisse wie auch das dortige Gewohnheitsrecht, das vorwiegend von der Geschäftsverbindung mit deutschen und englischen Kaufleuten beeinflußt war, nicht in ausreichendem Maße berücksichtigt waren. Daraufhin wurde eine Kommission von japanischen Gelehrten, die in Europa studiert hatten, mit der Ausarbeitung eines neuen Entwurfes beauftragt, der 1893 fertiggestellt war. Infolge des dringenden Bedürfnisses traten zunächst die Kapitel über Aktienrecht, Wechselrecht und Konkursrecht in Kraft, während die übrigen Teile des Handelsgesetzbuches einer nochmaligen Durcharbeitung unterzogen wurden. Im Jahre 1898 endlich lag ein fertiges japanisches Handelsgesetzbuch vor, das im Senat Zustimmung und im Parlament Annahme fand und ab 1. Juni 1899 in Kraft gesetzt wurde.

Das Handelsgesetzbuch von 1899 lehnt sich eng an das englische Recht an. Es stellten sich indessen sehr bald Unvollkommenheiten heraus, die zwar weniger auf dem Gebiete des Versicherungsrechtes als auf dem des Aktien- und des Wechselrechtes lagen. Eine neue Kommission wurde 1907 eingesetzt. Diese nahm sich jetzt das deutsche Rechtssystem zum Vorbild und arbeitete danach ein Handelsgesetzbuch aus, das am 1. Oktober 1911 in Kraft trat und bis zum heutigen Tage Gültigkeit behalten hat. Es erfolgten mit fortschreitender Erfahrung im Laufe der Zeit mannigfache Abänderungen, von denen für das Versicherungsrecht nur die im Jahre 1922 erfolgte Einfügung des § 405 JHGB zu erwähnen ist.

Es war bei den Beratungen zum JHGB von 1911 wiederholt zum Ausdruck gebracht worden, daß es nicht Aufgabe der Kommission sein könne, die Seeversicherung in einem Gesetz restlos und umfassend zu regeln, daß durch das Gesetz vielmehr ein Gerüst geschaffen werden sollte, auf dem die Praxis weiterzubauen hätte.

---

10) Murase 107.
11) Noguchi 50.

Von vornherein war beabsichtigt, gestützt auf die gesammelten Erfahrungen und unter weitestgehender Berücksichtigung der kommerziellen Eigenheiten und Bedürfnisse, im Laufe der Jahre ergänzende Seeversicherungsbedingungen zu schaffen, die zusammen mit der gesetzlichen Grundlage die Gewähr für eine einheitliche Rechtsprechung und Geschäftsführung bieten sollten. Diese Bedingungen sind in den „Allgemeinen Seeversicherungsbedingungen für Kasko" (AJSK) und in den „Allgemeinen Güterversicherungsbedingungen der Tokio-Seeversicherungs-Aktiengesellschaft" (AGTokio) im Jahre 1932 beraten und im Januar 1933 abgeschlossen worden. Sie befinden sich seit 1. Februar 1933 in Kraft. Nach Abmachungen der Versicherer untereinander werden die AJSK von nun ab nahezu allen, die AGTokio etwa 40% der Versicherungsverträge zugrunde gelegt.

Inwieweit in den AJSK und den AGTokio die ihnen gestellte Aufgabe erfüllt ist, muß die Erfahrung der nächsten Jahre lehren. Schon heute kann gesagt werden, daß selbst bei Zugrundelegung dieser Bedingungen den Vertragsparteien noch ein großer Spielraum für Berücksichtigung des einzelnen Falles gelassen ist, wodurch allerdings der Kreis der strittigen Probleme nicht auf ein Mindestmaß eingeschränkt wird. Und schon heute kann wohl behauptet werden, daß das Verhältnis zwischen Versichertem und Versicherungsnehmer bei der Versicherung für fremde Rechnung in den Bedingungen fast ebenso wenig eine grundlegende Regelung erfahren hat, wie im Gesetz selbst, was ihnen sicherlich kaum zum Vorteil gereichen wird.

I. Gegenstand der Seeversicherung.

1. Allgemeines.

Während das deutsche Recht in § 778 DHGB und in den ADS in § 1 klar ausspricht, was als Gegenstand der Seeversicherung zu gelten hat, bedarf es, um zum gleichen Resultat für das japanische Recht zu kommen, dort zunächst einer sinngemäßen Ausdeutung des § 653 in Verbindung mit § 384 JHGB. Zwar erscheint der Begriff Interesse im Zusammenhang mit dem, was Gegenstand der Seeversicherung ist, auch im japanischen Recht (§ 385 JHGB). Aber abgesehen davon, daß hier die Betonung auf dem ersten Teil des Satzes, also auf der Bedingung, daß dieses Interesse in Geld ausdrückbar sein muß, liegt, ist darin im Gegensatz zur Vorschrift des § 778 DHGB nichts gesagt, worin dieses Interesse bestehen, welchen Charakter es haben muß. Darüber hinaus enthält sich das japanische Gesetz ebenso wie die AJSK und die AGTokio einer Aufzählung einzelner Interessen ähnlich der des § 779 DHGB bezw. des § 1 ADS.

Nach § 653 JHGB hat der Seeversicherungsvertrag zum Gegenstand die Erstattung eines Schadens, der aus einem auf die Seeschifffahrt bezüglichen Umstande entstehen könnte. Natürlich kann der Versicherer den an dem versicherten Objekt entstandenen Schaden nicht ungeschehen machen, wohl aber einen Ausgleich in der Weise herbeiführen, daß er durch seine Entschädigungsleistung die Vernichtung oder Beeinträchtigung des Wertes des versicherten Objektes ersetzt. Auf diesen Wert des Objektes kommt es dem Versicherten an, durch ihn wird er in eine Beziehung gebracht zu der versicherten Sache. Diese Beziehung ist sein Interesse an ihr. Versicherungsrechtlich bedeutsam ist diese Beziehung nur dann, wenn sie in Geld ausdrückbar ist. Demnach wäre § 653 JHGB umgewandelt dermaßen zu formulieren: Gegenstand der Seeversicherung ist der Ausgleich der in Geld schätzbaren Beziehung des Versicherten zum Versicherungsobjekt für den Fall, daß diese Beziehung durch die Gefahren der Seeschiffahrt beeinträchtigt wird[1]).

Die Güter, an die die Beziehung im Rahmen des versicherten Interesses anknüpft, können mannigfacher Natur sein[2]). Das beziehungsverknüpfte Gut kann sich darstellen als ein körperlicher Gegenstand, so beim Interesse des Eigentümers. Es kann sich ferner darstellen als ein Recht, so beim Interesse des Pfandgläubigers[3]). Auch das ganze Vermögen kann beziehungsverknüpftes Gut sein, so bei der Rückversicherung. Daß das Gut, an das die Beziehung anknüpft, auch tatsächlich bereits vorhanden ist, ist nicht erforder-

1) Minaguchi 446; Yanagawa 673; Uchida 259.
2) Minaguchi 446; Bruck 477; Gerhard 348; Mott 108.
3) Uchida 261; Matsunami 1220.

lich. Auch an einen erst in der Zukunft entstehenden Vermögenszuwachs wie Gewinn oder Provision kann sich ein versicherungsfähiges Interesse knüpfen[4]). Ja, es ist im Geltungsbereich des deutschen Versicherungsrechtes sogar der Fall möglich, daß die Versicherung sich auf ein vergangenes Interesse bezieht (§ 785 DHGB, § 5 ADS, § 2 DVVG)[5]). Diese sog. Rückwärts- oder Vergangenheitsversicherung hat man für japanische Verhältnisse aus dem Wortlaut des § 397 JHGB abzuleiten gesucht[6]). Minaguchi lehnt diese Konstruktion ab[7]) mit einer allerdings nicht unanfechtbaren Auslegung des Getahrbegriffs. Gefahr im Rahmen des Seeversicherungsvertrages sei immer zukünftig. Die Versicherung solle Schutz gegen eine drohende Gefahr, gegen ein zufälliges Ereignis bieten (§ 384 JHGB). Etwas, was mir droht, müsse vor mir, müsse in der Zukunft liegen, könne nur von der Zukunft und nicht von der Vergangenheit her an mich herantreten. In dem Wort „zufällig" stecke derselbe Gehalt; etwas, das in Wirklichkeit bereits eingetreten ist, könne nicht mehr als zufällig betrachtet werden. Dem ist entgegenzuhalten, daß es zum Abschluß eines gültigen Versicherungsvertrages ausreicht, wenn die Gefahr, die Möglichkeit des Eintritts eines schadenstiftenden Ereignisses, nur subjektiv, d. h. lediglich in der Vorstellung der Beteiligten besteht[8]). Eine objektive Möglichkeit ist nicht erforderlich, ist auch gar nicht in allen Fällen abzustecken. Trotzdem läßt sich nicht behaupten, daß der Gesetzgeber mit der Vorschrift des § 397 JHGB die Rückwärtsversicherung ausdrücklich kodifizieren wollte. Der Sinn dieser Vorschrift ist vielleicht eher in der Unterstreichung des Grundsatzes von der ausreichenden subjektiven Möglichkeit zu sehen. Sonstige Anhaltspunkte für die Rückwärtsversicherung sind aber weder in der gesetzlich noch in der vertraglich geregelten japanischen Seeversicherung zu finden. Die Literatur schweigt sich darüber aus. Wie tatsächlich die Praxis zeigt, läßt sich die Notwendigkeit einer solchen Institution heute auch nicht mehr begründen, weil bei dem derzeitigen Stand der technischen Entwicklung es im allgemeinen ohne Schwierigkeiten möglich ist, sich etwa mittels Funkspruchs über die tatsächliche Gefahrlage zu informieren.

Einem gültigen Seeversicherungsvertrag muß ein bestimmtes Interesse zugrunde liegen[9]). Fehlt dieses Interesse oder wird es erst durch den Versicherungsvertrag selbst begründet, so ist der Vertrag unwirksam. Ein solcher Vertrag braucht nicht unbedingt eine Wette zu sein, wie Sieveking[10]) behauptet. Es braucht also für den Bereich

4) Uchida 254; Yanagawa 675; Möller JR 1930, 43; Ritter 187.
5) Ritter 187, 208; Ehrenberg 173.
6) Uchida 254.
7) Minaguchi 207.
8) Für das deutsche Recht, vgl. Mot. z. Preuß. E. 193; Ritter 212.
9) § 385 JHGB, §§ 895, 896 DHGB, 2, 3 ADS.
10) Sieveking 2; — dagegen: Chalmers 8; Ritter 187.

des deutschen Versicherungsrechtes nicht immer zuzutreffen, daß das auf Grund eines Vertrages mit fehlendem gültigen Interesse Geleistete gemäß § 762 DBGB deshalb nicht zurückgefordert werden kann, weil eine Verbindlichkeit nicht bestanden hat. Eine Verbindlichkeit hinsichtlich der Prämie oder der Ristornogebühr kann sehr wohl bestehen.

Wettversicherungen sind Versicherungen, bei deren Abschluß dem Versicherungsnehmer bekannt ist, daß kein versicherbares Interesse zugrunde liegt[11]). Wußte der Versicherer bei Abschluß des Vertrages nicht, daß eine Wettversicherung vorliegt, so steht ihm nach deutschem Recht die Prämie, und zwar die gesamte, übliche Prämie[12]) sowie die Nebenkosten wie Stempel, Provisionen etc.[13]) zu, obwohl der Vertrag unwirksam ist[14]).

Ueber die Folgen einer interesselosen Versicherung, die als Wettassekuranz anzusehen ist, sagt das JHGB nichts aus. Es bestimmt in § 385 nur positiv das Interesse als Voraussetzung einer gültigen Seeversicherung. Schon hierbei erhebt sich die Frage, ob eine Wettversicherung als nichtiger oder als unwirksamer Vertrag anzusehen ist. Die Verkehrsauffassung hat in § 2 Abs. 1 AJSK zum Ausdruck gebracht, daß letzteres gelten soll, denn zweifellos ist bei der Wettversicherung eine betrügerische Absicht des Versicherungsnehmers zu bejahen. Die Vorschrift des § 399 Abs. I JHGB über nichtige Verträge kann also in Bezug auf einen etwaigen Prämienanspruch des Versicherers (sofern er beim Abschluß des Vertrages vom Fehlen des Interesses keine Kenntnis hatte) keine Anwendung finden. Dieser Anspruch regelt sich vielmehr nach § 22 AJSK, wobei maßgebend der Tag ist, an dem der Versicherer von der Unwirksamkeit des Vertrages Kenntnis erlangt. Darüber hinaus macht sich der Versicherungsnehmer gemäß §§ 246, 250 JStGB wegen Betruges strafbar[15]), entsprechend der Regelung im englischen Recht[16]). Wußte auch der Versicherer um das Fehlen des Interesses, so ist der Tatbestand des Glücksspiels gegeben, der gemäß § 185 JStGB geahndet wird[17]). Dem Tatbestand des fehlenden Interesses kommt es hierbei gleich, wenn zwar ein Interesse, jedoch ein unversicherbares zugrunde liegt[18]).

Weitere Fälle der Vertragsunwirksamkeit infolge fehlenden Interesses können daraus entstehen, daß bei der Versicherung eines gegenwärtigen Interesses dasselbe zwischen Vertragsschluß und Ver-

11) Voigt 41; Ritter 188; Arnould s. 311; Murase 125.
12) §§ 157, 242 DHGB. — OLG Dresden LZ 1908, 957; Bruck 385.
13) Ritter 190.
14) §§ 895, 896 DHGB, § 2 ADS.
15) Murase 126.
16) MJA (Gambling Policies) 1909 (9 Edw. 7 c. 12) — Arnould 424 s. 313 a; Chalmers 8.
17) Murase 126.
18) Kato 30; Ritter 187.

sicherungsbeginn wegfällt, oder daß bei Versicherung eines zukünftigen Interesses dieses nicht entsteht. In beiden Fällen befreit das deutsche Recht den Versicherten von der Prämienzahlung, gesteht dagegen dem Versicherer den Anspruch auf die Ristornogebühr zu[19]). Dieser Regelung folgt das JHGB nur im ersteren Falle (§§ 408, 409), wobei indessen die seit dem Abschluß des Vertrages verstrichene Zeit im Gegensatz zu § 4 I ADS ohne Bedeutung ist[20]). Die zu zahlende Ristornogebühr beträgt nach § 409 JHGB in allen Fällen die Hälfte der zurückzugewährenden Prämie, nach § 894 II DHGB nur dann, wenn die Prämie ein Prozent der Versicherungssumme nicht erreicht, sonst ein halb Prozent der Versicherungssumme. § 18 ADS hat sie ebenfalls grundsätzlich auf die Hälfte der zurückzugewährenden Prämie festgesetzt, allerdings mit der Maßgabe, daß sie ein Achtel Prozent der Versicherungssumme nicht überschreiten darf.

Die Nichtentstehung eines zukünftigen Interesses wird nach deutschem Recht dem vorerwähnten Fall gleichgesetzt[21]), während im japanischen Recht hierüber nichts ausdrücklich bestimmt ist. Es wäre somit gemäß § 19 II AJSK auf das englische Recht zurückzugreifen, das in § 84 III c MJA für diesen Fall die Rückerstattung der Prämie vorsieht. Eine Ristornogebühr ist ihm unbekannt[22]). Nach übereinstimmender Ansicht der japanischen Literatur[23]) muß jedoch auch in diesem Fall dem Versicherer eine Ristornogebühr für seine Bemühungen zuerkannt werden, da diese dem japanischen Recht — im Gegensatz zum englischen — auch in verwandten Fällen geläufig ist.

Durch das Versicherungsverhältnis soll das versicherte Interesse geschützt werden. Die Gefahrslage, die das Bedürfnis nach dem Schutz hervorruft, bestimmt sich danach, in welcher Weise und in welchem Umfang gewisse Umstände auf Grund der Eigenschaften, der Gestalt des Interesses auf dieses einzuwirken vermögen. Die genaue Erfassung der Gefahrslage setzt daher eine genaue Umschreibung des Interesses voraus[24]). Die drei Komponenten des Interesses, die Art des Rechtssubjektes, die Art des Gutes, die Art der Beziehung, bedingen eine Vielzahl von Erscheinungsmöglichkeiten, durch die im einzelnen das Aussehen des Interesses bestimmt wird. Um Klarheit über die Gefahrslage zu schaffen, müssen diese drei Komponenten ihrer Art nach genau bestimmt sein. Nicht das Interesse schlechthin kann Gegenstand einer Seeversicherung sein, sondern nur die bestimmte Beziehung einer bestimmten Person zu

19) §§ 894 I, 896, 897 DHGB, 4 I Ads.
20) Kato 31.
21) § 4 Abs. 1 ADS.
22) Arnould 1533 s. 1267; früher ½% der Versicherungssumme.
23) Kato 31; Minaguchi 451; Uchida 254.
24) Bruck 479.

einem bestimmten Gut. Deshalb die Vorschriften der §§ 779 II DHGB, 1 Abs. 1 und 3 ADS. Zwar ist dieser Grundsatz weder in der gesetzlich noch in der vertraglich geregelten japanischen Seeversicherung direkt ausgesprochen, jedoch folgt er aus der sinngemäßen Auslegung des § 384 JHGB[25]).

2. Die Art der versicherten Beziehung.

Nicht jede Beziehung einer Person zu einem Gut kann Gegenstand einer Seeversicherung sein. Von vornherein scheiden aus alle unerlaubten Beziehungen[26]). Maßstab für die Unerlaubtheit ist, ob das Interesse gegen ein gesetzliches Verbot (§ 91 JHGB, § 134 DBGB) oder gegen die guten Sitten (§ 90 JBGB, § 138 DBGB) verstößt. Der Tatbestand einer unerlaubten Handlung oder eines Verstoßes gegen die guten Sitten wird von Fall zu Fall zu prüfen sein. Das deutsche Gesetz spricht nur ein einziges solches Verbot bezüglich der Versicherbarkeit der Heuerforderung in § 780 DHGB aus, weiter haben die ADS in den §§ 60, 121 in Bezug auf die Güter gewisse Unzulänglichkeiten festgestellt. In letzteren Fällen ist zwar nicht die Beziehung an sich unerlaubt, sie wird es für den Versicherungsvertrag nur infolge besonderer Umstände, die teils in den Gütern, teils in den Verhältnissen, denen sie ausgesetzt sind, liegen. Die Unversicherbarkeit der Heuerforderung hat das japanische Recht nicht aufgenommen und trägt damit den modernen Verhältnissen Rechnung, denn seitdem der Reeder für die Heuer unbeschränkt haftet, hat die Vorschrift des § 780 DHGB ihren Sinn verloren[27]). Dagegen spricht § 4 Abs. 3 AJSK eindeutig die Unwirksamkeit des Vertrages für den Fall aus, daß durch die Beförderung japanischen oder ausländischen Gesetzen zuwidergehandelt wird, während § 2 Abs. 7 AGTokio die ausdrückliche Erwähnung auf den Verstoß gegen Zoll-, Ein- oder Ausfuhrvorschriften beschränkt. Unwirksam ist der Vertrag nur dann, wenn nicht beide Parteien von der Verbotswidrigkeit Kenntnis hatten. Ist dies aber der Fall, liegt Nichtigkeit vor[28]). Ist ein Vertrag, dem ein unerlaubtes Interesse zugrundeliegt, nur unwirksam, so etwa wenn sich beide oder eine der Parteien in gutem Glauben befunden haben, so finden die Grundsätze für Versicherungen mit fehlendem Interesse Anwendung[29]). Zu beachten ist noch, daß nach japanischem Recht (§ 4 Abs. 3 AJSK), im Gegensatz zum deutschen[30]), auch Verstöße gegen ausländische Rechte oder Sittenordnungen in Betracht kommen. Jedoch wird

25) Matsunami 1221; Yanagawa 675.
26) Murase 78; Minaguchi 448; Yanagawa 673; Bruck 484; Ehrenberg 229; Hagen 378.
27) Kisch 2, 104; Ritter 78; Begr. z. Entw. der ADS 1910 § 1.
28) Ritter 81; Kisch 3, 58; Murase 78.
29) Arnould 901 s. 740; Ritter 81; Yanagawa 674; Murase 78.
30) Bruck 486; Kisch 2, 105.

dieser Grundsatz so auszulegen sein[31]), daß auch Verstöße gegen zwischenstaatliche Verträge als gegen ausländische Rechte oder Sittenordnungen gerichtet anzusehen sind, so besonders bezüglich der nach deutschem Recht unversicherbaren Heuerforderung. Selbstverständlich wird dieser Grundsatz in Kriegszeiten nur beschränkte Geltung beanspruchen können.

Ein Interesse muß, um Gegenstand eines gültigen Seeversicherungsvertrages sein zu können, in Geld schätzbar (§ 385 JHGB, § 779 DHGB) sein, d. h. es muß einen Vermögenswert besitzen[32]). Daher scheiden von vornherein aus alle moralischen, religiösen Affektionsinteressen. Dagegen ist der Liebhaberwert sehr wohl versicherbar, z. B. bei einem Kunstgegenstand, sofern der dem Gegenstand zukommende ideelle Wert einen Vermögenswert darstellt, auch wenn ihm dieser nur von einem beschränkten Personenkreis beigemessen wird[33]). Daraus, daß das Interesse in Geld schätzbar sein muß, folgt, daß es nur auf den objektiven Vermögenswert des Gegenstandes ankommt. Einen offiziellen Marktpreis braucht derselbe nicht zu haben[34]).

Nach Auffassung der deutschen Rechtslehre braucht die Beziehung zu dem Gut nicht notwendig durch ein Rechtsverhältnis vermittelt zu sein[35]). Es reicht vielmehr aus, wenn ein tatsächliches Verhältnis vorliegt[36]). Im allgemeinen stimmt auch die japanische Rechtslehre dieser Auffassung bei[37]), jedoch wird andererseits versucht, ein Rechtsverhältnis zur Voraussetzung zu machen[38]). Man wird Uchida wohl entgegenhalten, daß man dem Schiffsmakler bei begründeter Aussicht, durch Vermittlung einer neuen Charter Provision zu verdienen, ein Interesse an der wohlbehaltenen Ankunft des Schiffes nicht absprechen dürfe[39]). Wie jedoch später noch zu ersehen sein wird, sind nach japanischem Recht z. B. bei der Versicherung zu erwartenden Gewinnes oder zu erlangender Provision erheblich strengere Anforderungen an den Nachweis der Wahrscheinlichkeit gestellt. Außerdem sind alle eventuellen, ungewissen, schwebenden Interessen unvereinbar mit dem Begriff des Interesses als der bestimmten Beziehung einer bestimmten Person zu einem bestimmten Gut. Im Falle des Schiffsmaklers bezieht sich nun das Interesse nicht eigentlich auf das Schiff selbst als körperlichen Gegenstand, sondern auf ein über das Schiff zu schaffendes Rechtsver-

31) Kato 25.
32) Minaguchi 446; Uchida 253; Matsunami 1220; Bruck 487; Ritter 76; Kisch 61, 66; Fick 27.
33) Nach Bruck 519 sog. „objektiver Liebhaberwert".
34) Minaguchi 447.
35) Ritter 52; Ehrenberg 9; Kisch 61; Lehmann 102.
36) Bruck 488.
37) Matsunami 1222; Murase 79; Yanagawa 678.
38) Uchida 261 unter Berufung auf Waldstein HansRZ 1927, 1, 5.
39) So LG Hamburg HGZ 1896, 309.

hältnis, nämlich den Abschluß eines neuen Chartervertrages, so daß die Frage zumindest offen bleiben muß.

Daß mit der Forderung, das Interesse müsse in Geld schätzbar sein, ein objektiver Maßstab angelegt wird, daß der Versicherer also nicht den subjektiven Wert, den der Versicherte seiner Beziehung beimißt, ersetzt, sondern den Wert, der dieser Beziehung objektiv zuzuschreiben ist, ändert nichts daran, daß das versicherte Interesse seiner Natur nach subjektiv ist[40]). Die Ansicht, daß ein Interesse auch ohne einen konkreten Interessenten, als objektives Interesse versichert werden könne, widerspricht zunächst einmal dem versicherungsrechtlichen Interessebegriff. Hervorgegangen ist sie offenbar aus dem Mißverständnis der Verpflichtung des Versicherers, nur den objektiven Wert zu ersetzen, also aus der Verwechslung von subjektivem Interesse und objektivem Wert[41]). Von einem objektiven Interesse zu sprechen ist schon deshalb unmöglich, weil jedes Interesse dem Begriff nach zu einer Person gehören muß[42]). Versicherungsschutz ist nicht ohne eine geschützte Person denkbar. Damit ist auch die Ansicht von Kisch[43]) widerlegt, wonach der in dem Gut verkörperte Vermögenswert Gegenstand des Versicherungsschutzes sein soll. Güter auf dem Mond haben zwar auch Vermögenswert, können aber nicht Gegenstand einer Versicherung sein, weil eben das beziehungsverknüpfte Subjekt fehlt.

Aus den Eigenschaften des Interessenten ergeben sich ebenso sehr Momente, die auf die Gefahr von Einfluß sind, wie aus den Eigenschaften des Gutes. Es kann daher dem Versicherer nicht gleichgültig sein, wessen Interesse er versichert. Deshalb muß z. B. festgelegt werden, ob eine Versicherung für eigene oder für fremde Rechnung genommen wird (§§ 402 JHGB, 2 Abs. 3 AJSK, 781 DHGB, 52 Abs. 1 ADS). Deshalb ist nicht ohne weiteres jeder Interessent, der nach Veräußerung der versicherten Sache in die Beziehung eintritt, versichert. Das wird insbesondere zum Ausdruck gebracht durch die Vorschrift des § 4 Abs. 5 AJSK, wonach ohne Rücksicht darauf, ob sich die Gefahr durch die Aenderung des Interessenten geändert hat — wie es nach deutschem Recht teilweise zutreffen kann (§ 49 Abs. 3 ADS) — der Vertrag seine Wirkung verliert. Mit dieser Regelung wurde unzweifelhaft zum Ausdruck gebracht, daß sich die japanische Verkehrsauffassung nicht zu der Ansicht von Murase[44]) bekennt, der neben dem subjektiven auch noch ein objektives Interesse als versicherungsfähig gelten lassen will. Das Vorliegen eines solchen objektiven Interesses muß nach seiner Meinung z. B. dann

40) Minaguchi 456; Uchida 258; Matsunami 1224; Yanagawa 676; **Bruck** 479; Ritter 51; Gerhard 239; Kisch 34; ROHG 14, 129.
41) Ehrenberg ZfVW 1906, 375.
42) Ritter 51.
43) Kisch Bd. III, 15.
44) Murase S. 77.

bejaht werden, wenn etwa gemäß § 404 JHGB der Mieter des Schiffes in die von dem Eigentümer des Schiffes genommene Versicherung eintreten kann, obwohl die Interessen beider verschieden geartet sind.

Im japanischen Recht wird eine nicht völlig konkrete Bestimmung des Interesses nach der Art des Gutes noch weniger geduldet als im deutschen Recht. So erfährt z. B. im letzteren dieser Grundsatz eine Durchbrechung in Bezug auf die Art der Person in der Versicherung für Rechnung wen es angeht (§§ 781 Abs. 2 DHGB, 52 Abs. 3 ADS), in Bezug auf die Art der Beziehung bei der Versicherung für behaltene Ankunft (§§ 850 DHGB, 120 ADS). Beide Arten von Versicherungen sind nach japanischem Recht nicht möglich[45]). Das Fehlen der Versicherung für Rechnung wen es angeht ist also wiederum als Unterstreichung des Grundsatzes zu bewerten, daß nur das subjektive Interesse Gegenstand der Seeversicherung sein kann.

3. Das beziehungsverknüpfte Gut.

Das deutsche Recht gibt in den §§ 779 DHGB, 1 ADS eine Aufzählung versicherbarer Interessen, die dem japanischen Gesetz fehlt. Wie indessen aus der Wendung „insbesondere" hervorgeht, stellen die erwähnten Interessen nur Beispielsfälle dar[46]). Nur im Zusammenhang mit anderen Feststellungen werden Interessen, die Gegenstand eines Seeversicherungsvertrages sein können, erwähnt. Es sei hierbei auf die nicht korrekte Ausdrucksweise hingewiesen, deren sich die Gesetze beider Länder bedienen, wenn sie z. B. von der Versicherung des Schiffes, der Güter usw. sprechen, und es sei hervorgehoben, daß nicht das Schiff, die Güter als solche, sondern jeweils das auf diese Objekte sich beziehende Interesse Gegenstand der Versicherung ist. Als solche Güter führt das JHGB im einzelnen auf: das Schiff (§§ 656, 667 Abs. II), die Ladung (§§ 657, 667 Abs. II), der von der Ankunft der Ladung zu erwartende Gewinn (§§ 658, 661, 667), die hieraus zu erwartende Provision (§ 658), die vom Versicherer übernommene Gefahr (§§ 674 JHGB und 4 JVAG).

Ein Unterschied zwischen dem deutschen und dem japanischen Recht besteht bezüglich der Versicherung der Heuer. Während als Ueberbleibsel mittelalterlicher Erfordernisse das erstere eine Versicherung der Heuer im § 780 DHGB ausdrücklich verbietet, beschränken schon z. B. das englische und das amerikanische Recht diese Vorschrift auf die Heuer der Mannschaft, dem Schiffer hingegen steht die Versicherung seiner Heuer frei. Das japanische Gesetz trifft bezüglich der Heuer überhaupt keine Bestimmung.

45) Matsunami 1226.
46) Ritter 88; Sieveking § 779.

Offenbar wollte das Gesetz der Regelung dieser Frage freien Spielraum lassen. Denn auch in Deutschland erkennt man das Verbot der Heuerversicherung übereinstimmend als veraltet und den heutigen Verhältnissen nicht mehr entsprechend an[47]). Nach einer in Japan weitverbreiteten Auffassung entspricht es sogar dem Sinn der §§ 581, 582, 587 JHGB, wenn die Versicherbarkeit der Heuerforderung anerkannt wird[48]).

a) Das Schiff.

Was als Schiff im Sinne des Seeversicherungsrechts zu gelten hat, bestimmt sich nach den Grundsätzen des allgemeinen Seerechts[49]). Es kommen demnach gemäß § 538 JHGB nur Seegewerbeschiffe in Betracht. Dasselbe gilt für das deutsche Recht[50]), abgeleitet aus § 474 DHGB. Wenngleich im Bau befindliche Schiffe nicht als Schiffe angesehen werden[51]), ist ihre Versicherung doch auch nach allgemeiner Auffassung der deutschen Literatur zulässig[52]). Für das japanische Recht folgt dies, analog § 2 Abs. 2 MJA aus § 689 JHGB[53]). Die Bedenken, die im Rahmen des deutschen Seeversicherungsrechtes in Bezug auf den Begriff Schiff mit Rücksicht auf § 186 DVVG entstehen können, entfallen für japanische Verhältnisse. Es bleibt im allgemeinen freier Vereinbarung überlassen, auf ein Wasserfahrzeug Seeversicherungsregeln anzuwenden oder nicht[54]).

Mit dem Schiff ist alles Zubehör als versichert zu betrachten[55]). Im deutschen Recht sprechen sich weder HGB noch ADS ausdrücklich hierüber aus, jedoch kann dies selbstverständlich angenommen werden, weil beiläufig auch das Zubehör erwähnt wird (§§ 821 Nr. 2 DHGB, 76 Abs. 4 Satz 3 ADS). Nach §§ 796 DHGB, 70 ADS werden Ausrüstungskosten im Zweifel als nicht mit dem Schiff versichert angesehen. Das japanische HGB besagt hierüber nichts. Dementsprechend waren die Meinungen geteilt. Es entspricht zwar dem Grundsatz, daß der Versicherer bei Vertragsschluß in der Lage sein muß, die Gefahrslage zu beurteilen, wenn Matsunami[56]) nur bei Reiseversicherung die Ausrüstung als in die Versicherung eingeschlossen betrachtet, nicht aber den ungewissen Bedarf an Feuerung, Proviant usw. während der Dauer einer Zeitversicherung. Indessen ist nicht einzusehen, warum derartige Unterschiede gemacht werden sollen, wo ohne Schwierigkeiten doch die Ausrüstungskosten durch

47) So Kisch 2, 104; 3, 57; Ritter 78; ferner auch Arnould 904 s. 744.
48) So Fujimoto 99; Murase 201.
49) Uchida 254.
50) Ritter 83; Sieveking § 779; RG 47, 193.
51) Boyens ZHR 50, 98.
52) Bruck HRZ 1921, 241; Ritter 87.
53) Matsunami 1225.
54) Matsunami 1226.
55) Matsumoto 163; Katayama 355; Kato 302; Ritter 90.
56) Matsunami 1223.

besondere Vereinbarung von Fall zu Fall in die Versicherung einbezogen werden können. Die allgemeine Auffassung[57]) ging denn auch dahin, daß mit dem Schiff nur die Sachen versichert sein sollen, die dauernd Schiffszwecken dienen. Eine einheitliche Regelung haben die AJSK in § 1 Abs. 2 gebracht, die die Ausrüstungskosten wie das Zubehör in die Versicherung einschließen.

b) Die Ladung.

Im Sinne des vierten Buches des deutschen Handelsgesetzbuches und des fünften Buches des japanischen Handelsgesetzbuches sind unter Ladung alle Güter zu verstehen, die zur See mit einem Seegewerbeschiff befördert werden[58]). Natürlich darf durch die Beförderung der Güter nicht gegen ein gesetzliches Verbot verstoßen werden (§ 2 Abs. 7 AGTokio). Werden solche Güter dennoch verladen, ohne daß den Reeder oder seinen gesetzlichen Vertreter ein Verschulden trifft, so kann für die Beförderung der am Ort und zur Zeit der Abfahrt übliche höchste Frachtsatz gemäß § 593 JHGB auch dann beansprucht werden, wenn die Güter später wegen ihrer verbotswidrigen Verladung beschlagnahmt werden[59]). Eine Aufzählung von solchen Gütern, die von der gewöhnlichen Güterversicherung aufgenommen sind (§ 80 ADS) oder die in ihrer Menge Beschränkungen unterliegen (§ 80 Abs. 3 in Verbindung mit § 60 ADS) kennen weder JHGB noch AGTokio. Desgleichen ist die Haftung für Tiere nicht wie in § 82 ADS beschränkt[60]). Das Gepäck der Reisenden wird nach beiden Rechten auch nicht als mit der Ladung versichert betrachtet, wenn es als Frachtgut aufgegeben ist[61]). Dagegen konnten noch zu Beginn des vorigen Jahrhunderts im japanischen Seeverkehr Sklaven als Ladung versichert werden[62]).

c) Der Gewinn.

Die Versicherbarkeit des von der Ankunft der Güter zu erwartenden Gewinnes folgt aus der Vorschrift des § 416 JHGB (§ 252 DBGB)[63]). Hiernach umfaßt der zu ersetzende Schaden auch den durch den Schadenseintritt entgangenen Gewinn. Bei vertragsmäßig bedungener Schadenserstattung, wie sie die Versicherung darstellt, besteht jedoch insofern ein Unterschied, als die Erstattung des Gewinnes nicht schon automatisch mit der Erstattung der Güter erfolgt. Die Kodifizierung einer besonderen Gewinnversicherung in

57) Matsumoto 163; Katayama 355; Kato 302.
58) Uchida 255; Murase 137; Aoki 225; Sieveking 3; Gierke 476; Schaps 261.
59) OLG Osaka 24, 12, 07.
60) Matsumoto 164.
61) Aoki 225; Pappenheim 2, 325; — abw. Gierke 477.
62) Murase 167.
63) Matsunami 1242.

§ 658 JHGB kann nur den Sinn haben, daß ein Recht auf Erstattung von entgangenem Gewinn nicht ipso jure aus § 416 JHGB abzuleiten ist, sondern nur, wenn der Gewinn tatsächlich versichert ist.

Die offenbar mißverstandene Bedeutung, die dem § 416 JHGB für den Zusammenhang zwischen Ladung und Gewinn zukommt, hat dazu geführt, daß die überwiegende Meinung in der japanischen Literatur dahin geht, der Gewinn könne nur zusammen mit der Ladung versichert werden[64]). Dem steht aber entgegen, daß dann der Gesetzgeber keine Veranlassung gehabt haben dürfte, die Versicherung der Ladung und die des Gewinnes getrennt zu behandeln. Für das deutsche Recht folgt aus § 779 Abs. 2 DHGB, daß sowohl Güter- als auch Gewinninteresse als zwei nebeneinander bestehende Interessen einzeln versichert werden können.

Für die Versicherung des Gewinnes ist maßgebend die von der Ankunft der Güter am Bestimmungsort vorhandene Erwartung im Zeitpunkt des Vertragsschlusses. Ob zur Zeit des Versicherungsbeginnes oder des Schadensfalles dieser Gewinn tatsächlich noch zu erzielen ist, muß schon eine Rolle spielen, um die Gewinnversicherung nicht zu einer bloßen Konjunkturversicherung zu stempeln, wie es Ritter[65]) tut. In Betracht käme hierbei die Kenntnis des Versicherten. Zu verfahren wäre nach dem Grundsatz vom Wegfall bezw. von der Verringerung des Risikos, allerdings nur, wenn der Gewinn nicht mehr zu erwarten war beim Beginn der Versicherung. Die Gewinnversicherung ist keine Garantie, daß der Versicherte unter allen Umständen einen bestimmten Gewinn erziele. Sie ist nur das Versprechen des Gegenwertes für die Wahrscheinlichkeit eines Gewinnes, wenn diese Wahrscheinlichkeit durch die Gefahren der Seeschiffahrt zunichte gemacht wird. In jedem Fall wird der versicherte Gewinn gezahlt. Die Einwendung, daß die Konjunktur sich zu Ungunsten des Versicherten gestaltet habe, daß also ein geringerer als der versicherte Gewinn erzielt worden wäre, steht dem Versicherer ebensowenig zu, wie der Versicherte sich auf die Einwendung berufen kann, die Konjunktur habe sich wesentlich gebessert. In jedem Falle ist der im Zeitpunkt des Vertragsschlusses zu erwartende Gewinn maßgeblich.

Der versicherte Gewinn muß mit Wahrscheinlichkeit zu erwarten sein[66]). Wenn Ritter[67]) daher behauptet, es genüge, wenn der Gewinn „möglicherweise" zu erwarten war, so kann dem nicht gefolgt werden. In § 793 DHGB ist der Ausdruck „möglicherweise" mit der Wendung „nach kaufmännischer Berechnung" verbunden;

64) Murase 146; Matsumoto 165; Matsunami 1242.
65) Ritter S. 96.
66) Murase 148.
67) Ritter 96.

Sieveking[68]) setzt sich denn auch dafür ein, daß die Möglichkeit eine durchaus objektive, also von individuellen Spekulationen freie, zu sein hat.

Kommen die Güter am Bestimmungsort nicht an, so ist naturgemäß der zu erwartende Gewinn verloren und die darauf entfallende Versicherungssumme zu zahlen. Für den Fall, daß die Güter in beschädigtem Zustand im Bestimmungshafen ankommen, trifft § 879 DHGB eine besondere Regelung. Das japanische Recht, das eine entsprechende Vorschrift nicht kennt, hilft sich mit der sinngemäßen Anwendung des § 669 JHGB[69]), wonach für die beschädigt ankommende Ladung im Verhältnis der Beschädigung Ersatz zu leisten ist. In der Regel kann für die alsdann als Ersatz gezahlte Teilversicherungssumme am Bestimmungshafen die Ladung nicht in den Zustand versetzt werden, der den vollen Gewinn abwirft, so daß die entstehende Gewinndifferenz ebenfalls zu erstatten sein muß.

Damit, daß der Gewinn versichert ist, ist noch nicht gesagt, daß die Güter am Bestimmungsorte auch wirklich verkauft werden müssen. Der Begriff Gewinn ist in diesem Zusammenhang vielmehr weit zu fassen als die Wertsteigerung, die vom Transport der Güter erwartet wird. Es ist somit auch sehr wohl eine Gewinnversicherung denkbar, wenn der Versicherte die Güter am Bestimmungsort etwa in seinem eigenen Filialbetriebe verwendet[70]).

d) Die Provision.

Die von der wohlbehaltenen Ankunft des Schiffes zu erwartende Provision kann entweder im Zusammenhang mit dem Schiff oder im Zusammenhang mit der Ladung zu erzielen sein. Aus diesem Zusammenhang ergibt sich für das deutsche Recht, daß im einzelnen Fall je nach Lage der Dinge Kaskoversicherungsregeln oder Güterversicherungsregeln anzuwenden sind[71]). Die japanische Rechtslehre behandelt die Provision, entsprechend dem englischen Recht[72]), nach Gewinnversicherungsregeln. Insbesondere ist also der Nachweis erforderlich, daß die Provision mit „Wahrscheinlichkeit" zu erwarten gewesen sein mußte. Die nur „mögliche" Erwartung genügt hierbei ebenso wenig wie bei der Versicherung immaginären Gewinnes. Auch hier ist bei der Versicherung von Gütern die Versicherung der Provision nur als mitversichert anzusehen, wenn dies im Vertrag besonders bestimmt ist.

Das japanische Recht hat in seinem § 658 JHGB die dem § 802 DHGB entsprechende Bestimmung getroffen, daß die Versicherungs-

68) Sieveking 17 ff.
69) Matsunami 1244.
70) Sieveking 18; Matsumoto 166.
71) Ritter 110; Brodmann 166.
72) Arnould 306 s. 250.

summe als Versicherungswert zu gelten hat, wenn letzterer nicht taxiert ist. Ist der Versicherungswert taxiert, jedoch nicht bestimmt, welcher Teil der Taxe sich auf die mitversicherte Provision beziehen soll, so werden nach §§ 801 Abs. 3 DHGB, 104 ADS hierfür 2% der Taxe angesetzt. Murase[73]) stimmt der Zweckmäßigkeit einer solchen Vorschrift zu und empfindet ihr Fehlen im japanischen Recht als Mangel. Es bleibt also für jeden einzelnen Fall notwendig, daß der Versicherte einen Nachweis über die Höhe der zu erwartenden Provision erbringt. In der Regel wird dies nicht anders als durch Vorlage bereits abgeschlossener Verträge möglich sein. Hieraus folgt, daß selbst die Wahrscheinlichkeit der Erwartung nicht immer zu genügen braucht, viel weniger kann die bloße Möglichkeit ausreichen.

Es ist nicht unbedingt erforderlich, daß die Provision am Bestimmungshafen zu verdienen ist. Wenn Gesetz und Bedingungen trotzdem nur diesen Wortlaut gebrauchen, so ist anzunehmen, daß dabei lediglich Beispielsfälle ins Auge gefaßt sind. Denn es wäre nicht einzusehen, warum nicht auch die in einem Zwischenhafen zu verdienende Provision Gegenstand einer Seeversicherung sein kann[74]).

e) Die Fracht.

Wenn Ritter mit Recht sagt[75]), daß den Vorschriften des Gesetzes über die Frachtversicherung die Vollständigkeit und die Geschlossenheit fehle, die den Vorschriften über Kasko- und Güterversicherung eigentümlich sind, und wenn er dies sogar auch von den ADS sagt, so gilt dies in weit höherem Maße noch vom japanischen Recht, das Vorschriften über die Versicherung der Fracht überhaupt nicht enthält. Von allen Seeversicherungsrechten scheint das deutsche Recht sogar noch am ehesten Anspruch auf Vollständigkeit erheben zu können. Die englische MJA enthält in ihrem § 70 nur die belanglose Bestimmung, daß im Falle eines teilweisen Verlustes der Fracht der Versicherer einen entsprechenden Teil des Versicherungswertes zu ersetzen hat. Deshalb verweist auch Arnould auf die Schwierigkeiten, die aus einem solchen Mangel entstehen[76]).

Fracht ist Vergütung für eine Leistung, also Gegenstand eines Vertrages. Ein Vertrag muß geschlossen sein, wenn Fracht geschuldet wird[77]). Die ADS machen in § 105 Abs. 2 den Frachterstattungsanspruch des Verfrachters ausdrücklich von dem erfolgten Abschluß eines Vertrages abhängig. Das japanische Gesetz verlangt darüber hinaus in § 590 JHGB den Abschluß des Frachtvertrages in schriftlicher Form. Selbstverständlich ist, daß das versicherbare

73) Murase 179.
74) Matsunami 1244; Ritter 110.
75) Ritter 1220.
76) 1399 s. 1161.
77) Murase 159; Ritter 114.

Interesse an der Fracht nicht über ihren im Vertrag bestimmten Nennwert hinausgehen kann. Dadurch wird die Höchstgrenze des Versicherungswertes bestimmt.

In der deutschen Seeversicherung unterscheidet sich die Frachtversicherung von anderen Versicherungsarten insbesondere dadurch, daß für sie eine gesetzliche Notwendigkeit begründet wird. Der § 617 DHGB bestimmt nämlich, daß für Güter, die durch einen Unfall verloren gegangen sind, keine Fracht zu zahlen bezw. die bereits gezahlte Fracht zurückzuerstatten ist. Mag diese Vorschrift vom Standpunkt des Befrachters nur gerecht erscheinen, so ist sie doch keineswegs so selbstverständlich, wie sie vielleich zunächst anmuten mag. Umso mehr muß für den Verfrachter eine Möglichkeit bestehen, sich gegen diesen Verlust zu schützen.

Insofern, als mit dem Tatbestand des § 617 DHGB dem Befrachter der Anspruch auf Rückerstattung der Fracht gegeben wird, ist diese Vorschrift die Grundlage für die Frachtversicherung. Das japanische HGB kennt eine entsprechende Bestimmung nicht. Für vorausbezahlte Fracht würde ein versicherbares Interesse demnach an sich nicht vorhanden sein. Bei noch nicht oder nicht endgültig bezahlter Fracht könnte immerhin zweifelhaft sein, ob die Unmöglichkeit der Leistung nach § 323 DBGB — eine entsprechende Vorschrift ist dem japanischen Recht fremd — dem Verfrachter aus dem Frachtvertrag den Anspruch auf die Fracht zubilligt. Wäre dies nicht der Fall, so läge hier immerhin ein versicherbares Interesse vor.

Grundsätzlich schließt sich aber die japanische Rechtslehre bezüglich der Fälle des § 618 DHGB der deutschen an, obwohl dort diese Grundlage nicht gegeben ist[78]).

Fracht ist die Vergütung für die Beförderung der Güter. Sei es, daß der Verfrachter die Fracht als Vergütung für die Ueberlassung des ganzen oder eines Teiles des Schiffes „Miete" erhält, sei es, daß er das Schiff selbst führt und die Güter als Stückgüter mitnimmt, in jedem Fall ist die Fracht ein dem Gewinn verwandter Vermögenswert. Trotzdem ist Fracht nicht als Gütergewinn, wenn sie sich auf die Güter bezieht[79]), noch als Schiffsgewinn, wenn sie sich auf das Schiff bezieht[80]), zu betrachten, obgleich dieser Gewinn von der Ankunft der Güter des Schiffes abhängt.

f) Die Rückversicherung.

Gegenstand der Rückversicherung ist die Versicherung der vom Erstversicherer zu tragenden Gefahr (§§ 779 Abs. 1 DHGB, 1 ADS). Die japanische Rechtslehre[81]) betrachtete sie einmal als eine Art

78) Matsunami 1240; Murase 161.
79) Murase 159; Ritter 106.
80) Matsumoto 165; Ritter 109; — dagegen Kato 306.
81) Minaguchi 408; Awatsu 103; Matsunami 1218; Matsumoto 163.

Haftpflichtversicherung, weil durch sie der Rückversicherer übernimmt, einem anderen (dem Erstversicherer) für allen Schaden Ersatz zu leisten, der diesem daraus entsteht, daß er auf Grund bestimmter Verträge von Dritten in Anspruch genommen werden kann. Weiterhin wird die Rückversicherung dem Gebiet der Schadensversicherung zugerechnet, weil in Japan gemäß § 4 JVAG für Lebensversicherungen keine Rückversicherung möglich ist.

Die Formen, in denen Rückversicherungen abgeschlossen werden, entsprechen den auf dem europäischen Kontinent üblichen. So trägt z. B. in der Regel der Erstversicherer einen Teil des Risikos selbst. Des weiteren ist auch in Japan die Einzelrückversicherung so gut wie nie zu finden, da gerade die durch einen laufenden Vertrag verbürgte Gewißheit, einen Teil des Risikos unter allen Umständen abwälzen zu können, für die Entscheidung des Erstversicherers bei der Gefahrübernahme von großer Bedeutung ist. Die laufenden Verträge zwischen Erstversicherer und Rückversicherer werden meist in den Formen der Exzedentenverträge oder der Quotenverträge geschlossen.

Seiner Natur nach ist der Rückversicherungsvertrag ein Versicherungsvertrag und nicht ein Gesellschaftsvertrag[82]). Er hat zum Gegenstand die Bereitstellung von Mitteln für den Fall des Eintritts eines ungewissen, zukünftigen Bedarfes. Minaguchi[83]) sieht den Unterschied zum Gesellschaftsvertrag vor allem auch in dem Umstand, daß nicht nur beide Vertragspartner getrennt bilanzieren, sondern daß auch die Kapitalien beider getrennte, selbständige Vermögensmassen bilden, die rechtlich in keiner Beziehung zueinander stehen. Für die Rückversicherung in Form der gegenseitigen Versicherung bringt der Gesetzgeber durch die Kodifizierung im Rahmen des Versicherungsrechtes besonders zum Ausdruck, daß es sich hier nur um einen Versicherungsvertrag handeln kann (§ 418 JHGB).

g) Die Bodmerei- und Havereigelder.

Die Versicherung von Bodmereigeldern hat im jetzt geltenden japanischen Gesetz keine Regelung erfahren, obgleich Vorschriften über die Verbodmung von Schiffen oder Ladung im § 568 JHGB getroffen sind. Das alte Seeversicherungsrecht hatte in § 953 die Versicherung von Bodmereigeldern aufgenommen. Es war dies die gesetzliche Bestätigung eines Gewohnheitsrechts, das sich im Laufe der Zeit herausgebildet hatte. Bei der Beratung des neuen Gesetzentwurfes ist die Frage nach der Zweckmäßigkeit bezw. Notwendigkeit einer Kodifizierung der Bodmereigelderversicherung wiederholt aufgeworfen worden. Schließlich hat sich, ausgehend von praktischen Erwägungen, die Auffassung durchgesetzt, daß von entspre-

82) Matsunami 1219; Awatsu 104; Minaguchi 407.
83) Minaguchi 408.

chenden Vorschriften abgesehen werden könne. Der Grund hierfür liegt in der technischen und kommerziellen Entwicklung unserer Zeit.

Tatsächlich ist es heute so, daß der Schiffer bei Bedarf von Geldern für Reparaturen, Fortsetzung der Reise etc. nicht mehr auf die Aufnahme eines Bodmereidarlehens angewiesen ist. Zunächst wird er einmal auf funken- oder kabeltelegrafischem Wege seine Reederei verständigen. Reedereien wie Versicherungsgesellschaften sind heute zumeist Unternehmungen großen Stils, die entweder selbst ein Konto bei der Bank von Japan unterhalten, oder aber durch ihre Bankverbindung sich mit derselben in Verbindung setzen können. Die Aufnahme des Darlehens wird hier zum gewöhnlichen Kreditgeschäft. Die Bank von Japan wird eine ihrer zahlreichen überseeischen Niederlassungen oder ein befreundetes Institut mit der Auszahlung an den Schiffer beauftragen. Die Sicherung des Darlehens regelt die Reederei mit der Bank direkt[84]).

Dieser Weg wird insbesondere auch deshalb vorgezogen, weil dadurch die immerhin erhebliche Bodmereiprämie erspart wird. Diese ist für Japan durch § 2 der öffentlichen Bekanntmachung vom 11. 9. 1876 bei einer Darlehenssumme unter 100 Yen auf 15%, von 100—1000 Yen auf 12% und bei einer Darlehnssumme von über 1000 Yen auf 10% festgesetzt worden. Durch die nunmehr übliche Regelung werden auch die Schwierigkeiten belanglos, die der versicherungsrechtlichen Abgrenzung der Konkurrenz-Interessen gegeneinander begegnen[85]).

Unter Havereigeldern sind im Sinne des Gesetzes alle Aufwendungen zu verstehen, die während der Seereise infolge eines Unfalles gemacht werden müssen. Das deutsche Recht unterscheidet zwischen großer (§ 700 DHGB) und besonderer Haverei (§ 701 DHGB). Das japanische Gesetz kennt nur den einen Ausdruck Kyōdōkaison, der dem Englischen general average[86]) also der deutschen „großen Haverei" entspricht. Natürlich ist auch die Versicherung der Aufwendungen für die besondere Haverei dem japanischen Verkehr nicht fremd. Das versicherbare Interesse an Havereigeldern besteht nicht in ihrer Rückerstattung selbst, sondern darin, daß sie nicht vergeblich aufgewendet werden[87]). Der Zweck der Reise ist z. B. der Verdienst der Fracht. Um diesen Verdienst zu ermöglichen, sind die Havereigelder aufgewendet worden. Das Interesse daran ist also dem primären Frachtverdienstinteresse untergeordnet. Nur wenn das letztere nicht verwirklicht wird, wenn die Aufwendung der Havereigelder demnach vergeblich war, besteht ein Anspruch auf ihre Erstattung.

84) Murase 199.
85) Fujimoto 95.
86) Vgl. Loenholm Anm. zu § 641.
87) Fujimoto 96; Ritter 136.

Aus der nur einmaligen Erwähnung der Havereigelderversicherung in § 655 JHGB ist zu entnehmen, daß der Gesetzgeber ihr nur eine untergeordnete Bedeutung beigemessen hat. Tatsächlich will die allgemeine Auffassung in Japan auch von ihr nicht viel wissen. Man führt an, daß man auf sie ebenso verzichten könne, wie auf die Bodmereigelderversicherung[88]). Es scheint jedoch, daß die Lage hier von vornherein eine andere ist. Der wesentlichste Unterschied zwischen beiden Versicherungen besteht darin, daß vom Standpunkt desjenigen betrachtet, der ein versicherbares Interesse hat, die Bodmereigelder nur vorübergehende, die Havereigelder aber dauernde Aufwendungen darstellen. Danach bestimmt sich auch der Zweck der Versicherung; bei der Bodmereigelderversicherung soll erreicht werden, daß die Rückerstattung auf alle Fälle erfolgen kann, bei der Havereigelderversicherung handelt es sich nur darum, daß die Gelder nicht vergeblich aufgewendet sein sollen. Gewiß läßt sich auch die Aufnahme von Havereigeldern, sofern sie nicht vom Versicherten selbst vorgeschossen werden, in ein gewöhnliches Kreditgeschäft umwandeln. Das Abrücken von der Bodmereigelderversicherung wie auch von der Havereigelderversicherung durch Vornahme eines gewöhnlichen Kreditgeschäftes wird sich stets zum Nachteil des Vermögens des Versicherten auswirken, bei den Bodmereigeldern insofern, als er für sie mit seinem übrigen Vermögen haften muß, bei den Havereigeldern dadurch, daß sie beim Untergang des Schiffes tatsächlich vergeblich aufgewendet wurden.

4. Die beziehungsverknüpfte Person.

Die Beziehung zu einem Gut kann sowohl durch Rechtsverhältnisse begründet sein als auch durch ein sonstiges wirtschaftliches Verhältnis[89]). Das Rechtsverhältnis kann betreffen das Eigentum oder ein Pfandrecht an dem Gut, es können obligatorische Ansprüche auf die Sache bestehen wie Kauf oder Miete, es können obligatorische Ansprüche wegen der Sache bestehen wie Fracht, Schiffsmiete oder Provision. Je nachdem, welche dieser Beziehungen dem Versicherungsvertrag zugrundeliegt, wird sich die beziehungsverknüpfte Person bestimmen.

Die wirtschaftliche Bedeutung dieser Interessen ist verschieden[90]). Jedoch wird die Selbständigkeit der einzelnen Interessen hierdurch an sich nicht berührt[91]), so daß es falsch wäre, versicherungsrechtlich von primären und sekundären Interessen zu sprechen. Allerdings ist die Selbständigkeit der Interessen, die nicht auf die Erhal-

88) Fujimoto 95; Murase 198; Yanagawa 672.
89) Matsunami 1222; Murase 79; Yanagawa 678; Ritter 52; Ehrenberg 9; Kisch 61; Lehmann 1022.
90) Bruck 488.
91) Bruck 488.

tung der Substanz gerichtet sind, insofern beschränkt, als ihre Träger die Handlungen der Substanzinteressenten dulden müssen, weil ihnen keine Verfügungsgewalt über die Substanz zusteht[92]). Für den Bereich des japanischen Rechts ist dieser Sachlage jedoch nicht dieselbe Tragweite zuzusprechen wie im deutschen Recht, weil dort die Versicherung „für behaltene Ankunft" (§§ 850 DHGB, 120 ADS), mittels welcher derartige „Nebeninteressen" vorzugsweise gedeckt zu werden pflegen nicht bekannt ist[93]). Von Bedeutung wird die Einschränkung der Selbständigkeit der Nebeninteressen allerdings bezüglich der Erfüllung gewisser Obliegenheiten, wie insbesondere der Schadensabwendungs- und der Schadensminderungspflicht.

Die einzelnen Interessen verhalten sich verschieden zueinander. Sie können einander gleichgültig oder feindlich sein. Eigentümerinteresse und Pfandgläubigerinteresse sind sich gleichgültig, sofern — ausnahmsweise — hinter der Pfandbelastung die persönliche Haftung des Versicherten steht[94]). Zwar wird das Eigentümerrecht durch das Pfandrecht beschränkt, das Eigentümerinteresse besteht aber in gleichem Umfange weiter, wenn die Sache pfandbelastet ist oder nicht. Geht der versicherte Gegenstand unter, so muß der Versicherte den Pfandgläubiger aus seinem sonstigen Vermögen befriedigen. Nach dem Grundsatz von der subjektiven Bestimmtheit des Interesses kann die Versicherung nicht gemäß § 404 JHGB ganz oder teilweise auf den Pfandgläubiger übergehen, wenn das Versicherungsobjekt nach Abschluß des Vertrages verpfändet wird[95]). Daß der Pfandgläubiger an einer Versicherung des pfandbelasteten Gegenstandes auch ein Interesse hat, ist außer Zweifel. Dieses ist jedoch seiner Art nach verschieden von dem des Eigentümers. Um sein Interesse zu schützen, könnte sich der Pfandgläubiger in Höhe seiner Forderung die Versicherung des Eigentümers abtreten lassen, da er nicht wie der Grundstückshypothekengläubiger geschützt ist. Die Möglichkeit, sich durch besondere Vereinbarungen gegen die Nachteile einer Abtretung zu schützen, kann im Gegensatz zu Ritter[96]) nicht als ausreichend betrachtet werden. Dies besonders, wenn über die Pfandbelastung hinaus keine persönliche Haftung besteht, wobei es dem Pfandgläubiger wenig nützen würde, bei etwaiger Vermögenslosigkeit des Eigentümers sich darauf zu berufen, daß der Eigentümer den vertraglichen Abmachungen zuwidergehandelt hat und durch sein Verschulden eine Befriedigung aus der Versicherungsforderung nicht möglich ist.

---

92) Kisch 84; Ritter 53.
93) Bruck 489.
94) Minaguchi 452; Murase 85; Hagen ZfVW 1907, 24; Gerhard 348; Molt 108; Ritter 53.
95) Matsunami 1228; Ritter 89.
96) Ritter 89.

Die Rechtsordnung trägt den tatsächlichen Verhältnissen Rechnung, indem sie dem Pfandgläubiger die Möglichkeit gibt, entweder sein Pfandgläubigerinteresse selbständig zu versichern oder auf das Eigentümerinteresse Versicherung für Rechnung des Eigentümers zu nehmen. Ist die persönliche Haftung des Eigentümers ausgeschlossen, so kann man gleichwohl nicht davon sprechen, daß alsdann in Höhe der Forderung das Eigentümerinteresse auf den Pfandgläubiger übergeht, daß das Eigentümerinteresse um die Pfandforderung geschmälert sei[97]). Das Gleiche gilt von der Versicherung des Bodmereigläubigerinteresses für das deutsche Recht, während für den Bereich des japanischen Seeverkehrs sich Debatten hierüber aus den früher erwähnten Gründen erübrigen.

Aus dem subjektiven Merkmal des Interessebegriffs folgt ferner, daß im Eigentümerinteresse die Konkurrenzinteressen nicht als versichert betrachtet werden können[98]). Für das deutsche Recht widerspräche dies schon den §§ 779 Abs. 2 DHGB und 1 Abs. 2 und 3 ADS. Ebensowenig läßt sich die Ansicht aufrechterhalten, daß die Versicherung der Konkurrenzinteressen das Eigentümerinteresse decke[99]). Im letzteren Falle würde dadurch ein unmöglicher Zustand entstehen, daß nach der dieser Ansicht zugrundeliegenden Lehre von der Erweiterung des beschränkten Interesses (d. i. das Konkurrenzinteresse) zum Eigentümerinteresse[100]) die Obliegenheiten, die aus dem von dem Konkurrenzinteressenten geschlossenen Vertrag sich ergeben, Angelegenheiten des Schuldners (d. i. der Eigentümerinteressent) wären.

Eine besondere Untersuchung erfordert das Interesse des Käufers und des Verkäufers. Die Schwierigkeiten entstehen hierbei daraus, daß mit dem Uebergang der Gefahr im kaufrechtlichen Sinne auf den Käufer (§§ 575 JBGB, 446, 447 DBGB) nicht zugleich auch das Eigentum auf ihn übergeht. Zunächst erscheinen hier zwei Interessen: für den Käufer leitet es sich ab aus der auf ihn übergegangenen Gefahr der Verschlechterung und des zufälligen Unterganges, für den Verkäufer daraus, daß er die Rückgängigmachung des Kaufes zu befürchten hat. Ritter spricht davon, daß beide ein in der Schwebe befindliches Interesse haben, das auf das Eigentum an dem Objekt übergeht[101]). Ob schwebende Interessen Gegenstand eines gültigen Seeversicherungsvertrages sein können, ist zum mindesten zweifelhaft. Das Eigentümerinteresse, das Käufer und Verkäufer scheinbar haben, bezieht sich nicht derart auf den Gegenstand, daß

97) Murase 86; Uchida 261; Molt 109; Gerhard 348; Ritter 89.
98) Yanagawa 680; Matsumoto 136; Bruck 483; Ritter 62; dagegen: Murase 87; Ehrenberg, Interesse 34.
99) Wie Murase 87; Gerhard 241; Ehrenberg 310; Hagens HRZ 1919, 52 behaupten.
100) Gerhard 241.
101) Ritter 55.

beide Interessen sich zum Eigentümerinteresse ergänzen, sondern jeder von ihnen scheint es in Bezug auf den g a n z e n Gegenstand zu haben. Dasselbe Interesse kann mehreren zwar zu Bruchteilen, nicht aber jedem von mehreren als Ganzes zustehen[102]).

Interessent ist, wer aus einem Gut einen wirtschaftlichen Vorteil zieht[103]). Da nach §§ 575 JBGB, 446 Abs. 1 Satz 2 DBGB dem Käufer vom Zeitpunkt der Uebergabe an[104]) die Nutzungen gebühren, hat er auch das Eigentümerinteresse, d. h. das Interesse, wie es unter gewöhnlichen Umständen ein Eigentümer hat, und kann es wohl als solches versichern[105]).

Richtig besehen hat übrigens der Verkäufer vom Zeitpunkt der Uebergabe an das Eigentümerinteresse selbst dann nicht, wenn man den wirtschaftlichen Vorteil aus dem Gut nicht zum Kriterium des Interesses macht. Er trägt von diesem Zeitpunkt an die Gefahr, daß der Kauf aus irgend einem Grunde rückgängig gemacht wird. Wird er rückgängig gemacht, so kommt er wieder in den vollen Genuß des Objektes, hat also hinsichtlich dessen Substanzerhaltung nichts zu befürchten, wenn der Käufer Versicherung des Eigentümerinteresses genommen hat. Das Interesse des Verkäufers am Gut leitet sich her aus dem Verkaufsakt, nicht aus dem Gut selbst. Es stellt sich dar als die begründete Erwartung, durch den Verkauf einen wirtschaftlichen Vorteil zu erzielen. Bei Rückgängigmachung des Verkaufs wird er in Bezug auf das Gut in die gleiche Vermögenslage versetzt wie vorher, hat also in Bezug auf das Gut selbst kein direktes Interesse am Verkaufsakt; seine Aussicht, Gewinn zu erzielen, wird beeinträchtigt. Demnach hat er allenfalls ein dem Gewinninteresse verwandtes Interesse, das er nicht als Eigentümerinteresse versichern kann.

---

102) Vergl. das Verhältnis von Eigentümer- und Pfandgläubigerinteresse.
103) Bruck 558.
104) Dem kommt gleich die Uebergabe an den Beförderer; Ritter 54.
105) Matsumoto 137; Matsunami 1228; Bruck 558.

II. Der Seeversicherungsvertrag.

1. Wesen des Vertrages.

Die Vorschriften der §§ 384, 653 JHGB bestimmen den Seeversicherungsvertrag nicht dem Begriff nach, sondern stellen nur die Verpflichtungen der Vertragsparteien einander gegenüber. Eine Untersuchung der Vertragsart ist aber deshalb erforderlich, weil sich daraus ergibt, welche für andere Vertragsarten bestehenden Rechtsgrundsätze anzuwenden sind und inwieweit diese Anwendung zu erfolgen hat.

Zunächst stellt sich der Seeversicherungsvertrag dar als ein (gegenseitiger) Schadensversicherungsvertrag, bei dem ein Vertragsteil für den Fall der Verwirklichung der von ihm übernommenen Gefahr (— also b e d i n g t —) Ersatz zu leisten verspricht und der Partner ihm (— unbedingt —) hierfür eine Vergütung gewährt[1]). Der Umstand, daß die Leistungspflicht des Versicherers vom Eintritt eines ungewissen Ereignisses abhängt, daß er nur „bedingt" zu erstatten gehalten ist, kennzeichnet den Versicherungsvertrag. Von Verträgen ähnlichen Charakters unterscheidet er sich dadurch, daß die Gefahr nicht auf den Versicherer selbst übergeht, die Gefahr trifft bei ihrer Verwirklichung den Versicherten nach wie vor, sie wird ihm nicht a b genommen, nur ihre Folgen werden ü b e r nommen. Solche Verträge „ähnlichen Charakters" wären z. B. die Verhältnisse der §§ 534 JBGB, 446, 447 DBGB, bei denen die Gefahr kraft Gesetzes mit der Uebergabe auf den anderen übergeht; ihnen stehen gleich die Fälle, in denen die gesetzliche Haftung kraft besonderer Abrede erweitert wird[2]).

Der Verpflichtung des Versicherers, das Risiko zu übernehmen, steht gegenüber die Verpflichtung des Versicherten, als Vergütung eine Prämie zu entrichten. Insofern haben wir es zwar vorliegend mit einem gegenseitigen Vertrag zu tun. Aber die beim Versicherungsvertrag besonders geartete Abhängigkeit der gegenseitigen Leistungspflichten unterscheidet diesen doch wesentlich von sonstigen gegenseitigen Verträgen. Der Unterschied ist so weitgehend, daß zum größten Teil auch nicht die für letztere Verträge maßgeblichen Vorschriften des BGB auf den Versicherungsvertrag angewendet werden können, teils weil sie dem Wesen des Versicherungsvertrages widersprechen, teils weil sie „für die Verhältnisse des Versicherungsvertrages nicht ausreichen"[3]). So ist z. B. in Bezug auf den Versicherungsvertrag für den Schuldner aus §§ 533 JBGB, 320, 322 DBGB ein Recht, seine Leistung bis zum Empfang der Gegenlei-

1) Aoki 329; Murase 32; Ehrenberg 55; Kisch II, 87; Molt 21.
2) Vgl. Bruschettini bezügl. der frachtrechtlichen Wertdeklaration in Ass. Jhrb. 21, 125.
3) Begr. zu VVG §§ 38, 39. — Für Japan git letzteres entsprechend, da das JBGB dem DBGB nachgebildet ist.

stung zu verweigern, nicht herzuleiten. Die allgemeinen Vorschriften über gegenseitige Verträge widersprechen dem Wesen des Versicherungsvertrages, denn bei der Versicherung muß sowohl der Versicherungsnehmer als auch der Versicherer vorausleisten, ersterer die Prämie bezahlen, ehe er den vollen Versicherungsschutz genossen hat, letzterer das Risiko übernehmen, ehe er die volle Prämie erhalten hat. Eine Ausnahme hiervon ist allerdings in § 4 Abs. 7 AJSK getroffen. Danach trägt der Versicherer die Gefahr („leistet" also nicht) dann nicht mehr, wenn der Versicherte bezw. der Versicherungsnehmer mit der Prämienzahlung in Verzug kommt. Demgegenüber bestimmt § 17 ADS, daß die Leistungsfreiheit des Versicherers dann wieder aufgehoben ist, wenn die Prämie später bezahlt wird[4]). Dadurch wird die zur Debatte stehende Behauptung bewiesen. Der Vertrag wird also nur vorübergehend außer Kraft gesetzt, sofern der Versicherer nicht sein Kündigungsrecht ausübt.

Eine weitere Besonderheit des Seeversicherungsvertrages gegenüber dem gegenseitigen Vertrage des Bürgerlichen Gesetzbuches kommt darin zum Ausdruck, daß er gemäß §§ 401 JHGB, 781 DHGB auch zugunsten eines anderen geschlossen werden kann bezw. darin, wie sich die Beteiligten bei einem solchen Vertrag gegenüberstehen. Das Verhältnis zwischen dem Abschließenden und dem „anderen" kann verschieden geartet sein:

a) er kann den Vertrag im Namen des anderen abschließen,

b) er kann den Vertrag zwar im eigenen Namen, aber zugunsten des anderen abschließen.

Zu a)[5]): In diesem Falle kann der Abschließende sein ein Bevollmächtigter, ein sonstiger Vertreter oder ein Vertreter ohne Vertretungsmacht.

Schließt ein Bevollmächtigter oder ein sonstiger Vertreter den Vertrag ab, so entsteht ein Rechtsverhältnis nur zwischen dem Versicherer und dem Versicherten. Maßgebend hierbei sind die Bestimmungen über Vollmacht und Vertretung des Bürgerlichen Rechts (§§ 99—108 JBGB, 164—181 DBGB). Der Vertreter ist niemals etwa Versicherungsnehmer. Er verpflichtet den Vertretenen aber kraft seiner Vertretungsmacht rechtsverbindlich[6]).

Wird der Vertrag von einem Vertreter ohne Vertretungsmacht abgeschlossen, so hängt seine Wirksamkeit von der Genehmigung des Vertretenen ab (§§ 113 JBGB, 177 DBGB).

Die in § 402 JHGB getroffene Bestimmung, wonach der Versicherte (der Vertretene) ohne weiteres in den Genuß des Vertrages kommt, sofern der Versicherer von der fehlenden Vertretungsmacht

4) Ritter 328.
5) Minaguchi 393; Murase 131; Ritter 735; Ehrenberg 185; Molt 103.
6) Okano in: Hogaku-Shinpo, 16. Jhrg. Nr. 10 S. 1.

des „Versicherungsnehmers" (gemeint ist hier der Vertreter ohne Vertretungsmacht) weiß, ist mißverständlich. Sie geht von der Voraussetzung aus, daß der Versicherte, nachdem er von dem Vertragsabschluß Kenntnis erlangt hat, seine Genehmigung erteilt. Hieran ändert auch nichts die Wendung „ohne weiteres". Eine stillschweigende Genehmigung kann hier nicht angenommen werden, denn der Gesetzgeber bestimmt in den §§ 113 JBGB, 177 DBGB ausdrücklich, daß die nicht erklärte Genehmigung als Verweigerung anzusehen ist.

Wird die Genehmigung versagt, so hat der Versicherer die Wahl, von dem Versicherungsnehmer entweder Erfüllung oder Schadensersatz zu verlangen (§§ 117 JBGB, 179 DBGB). Verlangt er Erfüllung, so muß der Vertreter ohne Auftrag für die ganze Prämie aufkommen, obwohl der Vertrag nichtig ist, weil er das Interesse nicht hat[7]). Anders zwar nach § 22 AJSK, bezogen auf § 2 Abs. 3 AJSK, wonach dem Versicherer nur ein Teil der Prämie zusteht.) Dies gilt jedoch nur für den Fall, daß der Versicherer den Mangel der Vertretungsmacht nicht kannte und auch nicht kennen mußte. Hat andererseits der Vertreter selbst seinen Mangel nicht gekannt, war er gutgläubig, so kann von ihm nach deutschem Recht nur die Ristornogebühr verlangt werden[8]). Für das japanische Recht macht das insofern keinen Unterschied, als bei Vertragsunwirksamkeit aus § 2 AJSK die gleichen Folgen des § 22 AJSK eintreten.

Nach deutschem Recht[9]) wird, sofern beim Abschluß des Vertrages nicht zweifelsfrei ersichtlich ist, daß der Versicherungsnehmer lediglich in Stellvertretung handelt, vermutet, daß eine Versicherung für fremde Rechnung vorliegt.

Der Versicherer, den das Versicherungsinteresse des Abschließenden näher berührt als etwa nur das Provisionsinteresse eines Agenten, ist zu der Annahme berechtigt, daß der Vertragspartner sein Interesse als Vertragspartei wahrnehmen will. Den Vertragschließenden selbst als Partei zu gewinnen, ist deshalb für ihn von Bedeutung, weil er dann im Gegensatz zum oft unbekannten oder anderen Orts wohnhaften Interessenten mit dem Erklärungsempfänger und Prämienschuldner in direkter Verbindung steht. In diesem Falle muß der Versicherungsnehmer also alle Rechte des Versicherten gegen sich gelten lassen, insbesondere haftet er für die Prämie. Das deutsche Gesetz spricht diese Vermutung in § 783 DHGB ausdrücklich aus, das japanische Recht verzichtet auf eine solche Bestimmung. Für den Geltungsbereich des japanischen Seerechts erübrigt sich dies auch. Nach dessen Auslegung[10]) muß nämlich der Versicherungsnehmer schon beim Abschluß des Vertrages dem Ver-

7) Ritter 735. — §§ 2 Abs. 1 ADS, 2 Abs. 3 AJSK.
8) Voigt 46; § 3 ADS.
9) Sieveking § 783 Anm. 2.
10) Minaguchi 398; — § 2 Abs. 3 AJSK.

sicherer sein Interesse nachweisen. Dabei wird sich auch stets herausstellen müssen, ob für eigene oder für fremde Rechnung abgeschlossen werden soll. Und nur um den Gegensatz: eigene oder fremde Rechnung kann es sich im § 783 DHGB handeln, nicht darum, ob etwa auch als Vertreter für den Dritten abgeschlossen werden sollte. Denn für diesen Fall gilt das im vorigen Absatz Gesagte; insbesondere ist dann der Versicherer zur Einholung der Genehmigung verpflichtet, wobei sich der wahre Tatbestand von selbst herausstellen muß.

Zu b)[11]: Wird für den Fall der Versicherung „für fremde Rechnung" zu § 401 JHGB ergänzend § 402 JHGB ins Auge gefaßt, so könnte in gewissem Sinne von einem Vertragsverhältnis zu dreien gesprochen werden, wie dies Schneider[12]), Josef[13]) und Gerhard[14]) tun. Dem Einwand Ritters, den Versicherten als Vertragspartei zu behandeln sei willkürlich und nicht zu begründen[15]), kann nicht ohne weiteres zugestimmt werden. Wie später noch darzulegen sein wird, ist das zwischen Versicherungsnehmer und Versichertem bestehende Rechtsverhältnis von erheblicher Einwirkung auf den Versicherungsvertrag, so daß doch zumindest vom Versicherten als mittelbarer Vertragspartei gesprochen werden kann.

Zunächst wäre dem Wortlaut des § 402 JHGB zu entnehmen, daß es sich bei der Versicherung für fremde Rechnung um einen Vertrag zugunsten eines Dritten entsprechend §§ 537 JBGB, 328 DBGB handelt. Dieser weitverbreiteten Meinung[16]) widerspricht jedoch im deutschen Recht der § 887 Abs. 1 DHGB, wonach der Versicherungsnehmer über die dem Versicherten aus dem Versicherungsvertrag zustehenden Rechte im eigenen Namen verfügen kann. Dagegen scheint aber zu sprechen § 328 Abs. 2 DBGB. Eine Vorschrift wie § 887 Abs. 1 DHGB kennt das japanische Gesetz nicht. Hieraus ergibt sich deshalb für die Behandlung der Frage, welcher Vertragsart die Versicherung für fremde Rechnung zuzuzählen sei, ein grundlegender Unterschied in beiden Rechten.

Während die Vorschrift des § 887 Abs. 1 DHGB die Auffassung vom Vertrag zugunsten eines Dritten widerlegt, ist gerade sie der Stützpunkt für die dem Versicherungsvertrag für fremde Rechnung u. a. von Sieveking[17]) beigelegte Klassifikation als eines contractus sui generis.

Zweifellos ist die besonders geartete Rechtsstellung der Parteien bei der Versicherung für fremde Rechnung eine Besonderheit, die

11) Minaguchi 393; Murase 131; Ritter 735; Ehrenberg 185; Molt 103.
12) Schneider 294.
13) Josef 160.
14) Gerhard 342, 355.
15) Ritter 739.
16) So Cosack 566; Wolff 445; Kisch 379; Flechtheim LZ 1911, 676; Lehmann 1028.
17) Sieveking 22; desgl. Roelli 247, 250; Molt 101.

diesen Vertrag von solchen mit ähnlicher Parteibildung wesentlich unterscheidet. Die Besonderheit kommt vor allem zum Ausdruck in dem Rechtsverhältnis zwischen Versicherungsnehmer und Versichertem. Das Gesetz grenzt für beide die Rechte und die Pflichten scharf ab. In Anbetracht der grundlegenden Bedeutung dieser Abmessungen muß die Annahme vorangestellt werden, daß der Gesetzgeber auch jeweils mit dem „Versicherten" nur diesen gemeint hat und nicht, wie Ritter behauptet[18]), darunter auch den Versicherungsnehmer, außer in einigen wenigen Fällen, verstanden wissen will. Eine solche Vermengung der Begriffe müßte gerade hier zu verhängnisvollen Mißverständnissen führen.

Daß der Versicherungsvertrag für fremde Rechnung mit oder ohne Beziehung der Person des Versicherten geschlossen werden kann, ist nur im deutschen Gesetz ausdrücklich erwähnt (§ 781 DHGB). Der entsprechende § 401 JHGB läßt die Frage, ob der Dritte benannt werden muß, unbeantwortet. Auch aus § 2 Abs. 3 AJSK ist dies nicht zu entnehmen. Minaguchi sieht daher kein Hindernis, die Beziehung des Versicherten offen zu lassen[19]). Diese Meinung findet in der Praxis eine weitgehende Bestätigung.

Eine Einrichtung entsprechend dem Abs. 2 des § 781 DHGB (Versicherung für Rechnung „wen es angeht") ist dem japanischen Recht fremd[20]). Sie findet im Bereich des deutschen Rechtes in der Hauptsache Verwendung für die Versicherung der Interessen des Käufers und des Verkäufers[21]). Ueber die Regelung dieser Fälle wurde im Zusammenhang mit der Untersuchung des Interessebegriffs bereits ausführlich gesprochen[22]).

Was nun die Verteilung der Pflichten[23]) und der Rechte zwischen Versicherungsnehmer und Versichertem angeht, so ist diese in beiden Rechten zum Teil wesentlich verschieden vorgenommen. Während das deutsche Recht, insbesondere in seinen §§ 886, 887, 888 DHGB, das Verhältnis von Versicherungsnehmer und Versichertem als am Versicherungsvertrag Interessierten vom Gesichtspunkt eines zwischen ihnen bestehenden andersartig begründeten Rechtsverhältnisses aus darstellt, ist dem japanischen Recht eine solche Bezugnahme fremd. Zwar wird im § 405 JHGB dem Versicherungsnehmer zugestanden, im Falle des Konkurses des Versicherers von diesem die Stellung einer Sicherheit zu verlangen bezw. das Recht gegeben, vom Vertrag zurückzutreten. Das DHGB erkennt dieses Alternativ-

18) Ritter 194.
19) Minaguchi 398.
20) Matsunami 1226.
21) Bruck 491.
22) Vgl. oben S. 5 ff.
23) Von einer Unterscheidung zwischen Pflichten im eigentlichen Sinne und Obliegenheiten wurde in diesem Zusammenhang zunächst abgesehen, um einen einheitlichen Begriff als Gegenüberstellung zu den Rechten beizubehalten.

recht nicht ebenfalls dem Versicherungsnehmer, sondern (§ 898) dem Versicherten zu. Dennoch genießt der Versicherungsnehmer nach deutschem Recht weitergehende Rechte. Abgesehen davon, daß ihm mit der Verfügung über die Rechte des Versicherten aus dem Versicherungsvertrag (§ 887 DHGB) dem Versicherer gegenüber ebenfalls die Möglichkeit gegeben ist, von letzterem im Konkursfalle Sicherstellung zu verlangen bezw. vom Vertrag zurückzutreten, hat er wegen seiner Ansprüche auch gegen den Versicherten aus § 888 DHGB weitgehende Rechte. So kann er sich für seine Forderungen an diesen aus den zur Auszahlung kommenden Versicherungsgeldern befriedigen.

Der Pflichtenkreis des Versicherungsnehmers ist im japanischen Recht demgegenüber erheblich weiter gezogen. Insbesondere treten hier hinzu die Verpflichtung zur Anzeige der Gefahränderung (§§ 411 Abs. 2 JHGB, 7 Abs. 2 AJSK) und der nachzureichenden Schiffsbezeichnung, wenn diese offengelassen wurde (§§ 666 JHGB, 6 AGTokio).

Dennoch entspricht dieser Einschränkung der Rechte und Erweiterung der Pflichten des Versicherungsnehmers nach japanischem Recht gegenüber dem deutschen nicht auch eine Erweiterung der Rechte und Verringerung der Pflichten des Versicherten. Ein Recht auf Sicherstellung oder auf Rücktritt vom Vertrag (entsprechend § 898 DHGB) steht ihm im Falle des Konkurses des Versicherers nicht zu. Vielmehr ist er nach § 406 JHGB sogar gehalten, die Prämienzahlungspflicht des Versicherungsnehmers auf sich zu nehmen, sofern dieser in Konkurs fällt. Jedoch ist er gegenüber § 807 DHGB für die Mitteilung der Gefahrumstände bei Vertragsschluß nicht verantwortlich; diese fällt vielmehr lediglich dem Versicherungsnehmer zur Last (§ 399 Abs. 2 JHGB). Nachstehende Tabelle gewährt einen Ueberblick über die Verteilung von Rechten und Pflichten nach beiden Rechtsordnungen.

Es fallen zu:	nach japanischem Recht		nach deutschem Recht	
	dem Vers.-nehmer	Versi-cherten	dem Vers.-nehmer	Versi-cherten
1. Recht auf Police	§ 403	—	§ 784	—
2. Recht auf Sicherstellung oder Rücktritt bei Konkurs des Versicherers	§ 405	—	—	§ 898
3. Genuß der Vertragsrechte	—	§ 402	—	§ 898
4. Pflicht zur Prämienzahlung	§ 401	—	§ 812,2	—
5. Pflicht zur Prämienzahlung bei Konkurs des Versicherungsnehmers	—	§ 406	—	—
6. Schadensanzeigeobliegenheiten	§ 412	§ 412	§ 818	§ 818
7. Vorvertragliche Anzeigepflicht	§ 399,2	—	§ 806	§ 807
8. Schadensabwendungs- und -minderungspflicht	— AJSK 15	§ 414 AJSK 15	— ADS 41	§ 819 (ADS 41)
9. Verpflichtung zur nachträglichen Bezeichnung des Schiffes	§ 666	§ 666	—	§ 817
10. Verpflichtung zur Anzeige einer Gefahränderung	§ 411,2 AJSK § 7	§ 411,2 AJSK § 7	ADS 26	—
11. Verfügung über die Rechte aus der Police	—	(§ 402)	§ 887	(§ 886)
12. Befriedigung für Ansprüche gegen den Versicherten aus der Versicherungssumme	—	—	§ 888	—

Es wurde bereits oben darauf hingewiesen, daß das deutsche Recht in weit höherem Maße die dem Versicherungsvertrag vorausgehenden Beziehungen zwischen Versicherungsnehmer und Versichertem in den Vordergrund stellt, als das japanische. Diese Rechtsgründe können sein: Auftrag, Kommission, Spedition, Nießbrauch, Ehe usw. Dementsprechend greifen die jeweiligen Bestim-

mungen des Handelsgesetzbuches bezw. des Bürgerlichen Gesetzbuches Platz.

Da nur der Versicherungsnehmer gegenüber dem Versicherer Vertragspartei ist und nicht der Versicherte, so sind allein seine Willenserklärungen und seine Anzeigen bezüglich des zu versichernden Objektes dem Versicherer gegenüber für den Vertrag maßgebend. Für die Wirksamkeit des Vertrages erhebliche Momente, wie Irrtum, Arglist, mangelnde Geschäftsfähigkeit, Kenntnis oder fahrlässige Unkenntnis erheblicher Umstände, können nur von ihm oder gegen ihn geltend gemacht werden[24]).

Wenn der Versicherte selbst nicht Vertragspartei ist, können ihm aus einem Vertrag zwar Rechte zugewendet, nicht aber ohne weiteres Pflichten aus einem solchen auferlegt werden. Diese Ansicht Ritters[25]) ist soweit richtig. Wenn er aber weiter sagt, daß man in diesem Falle den Anspruch auf Geltendmachung der Rechte von der Erfüllung bestimmter Pflichten abhängig machen könne, so müßte doch eine genaue Begrenzung des Pflichtenkreises vorgenommen werden, da ja sonst dem Versicherten die Grundpflicht der Prämienzahlung auferlegt werden könnte. Nähme er die Verpflichtung zur Prämienzahlung nicht an, so käme er dann auch nicht in den Genuß der von der Prämienzahlung abhängigen Rechte. Dies steht aber im Widerspruch mit dem Wesen des Seeversicherungsvertrages und dem hierauf bezüglichen Gesetz. Es wurde bereits dargetan, daß das deutsche Recht, insbesondere in den §§ 886, 887, 888 DHGB, das Verhältnis zwischen dem Versicherungsnehmer und dem Versicherten (— nach der Meinung von Sieveking[26]) „erschöpfend" —) regelt. Es steht deshalb nichts entgegen, soweit es sich um das deutsche Rechtsgebiet handelt, den Versicherungsvertrag für fremde Rechnung als contractus sui generis zu betrachten.

Hauptsächlich das Fehlen der obengenannten gesetzlichen Bestimmungen schafft für Japan andersartige Verhältnisse. Der Versicherungsvertrag für fremde Rechnung stellt sich hier im wesentlichen so dar, daß allein ein Dritter, der Versicherte, begünstigt ist und es dem Versicherungsnehmer nicht möglich ist, in dessen Rechte einzugreifen. Aus diesen Gründen stimmt Tanaka[27]) der Ansicht vom Vertrag zu Gunsten eines Dritten bei. Er beruft sich dabei, wie dem Sinne nach auch Minaguchi[28]) dies tut, auf § 537 JBGB, in dem die Verhältnisse des Vertrages zu Gunsten eines Dritten geregelt werden. Aus dem Umstand, daß auch § 538 JHGB bei der Beziehung auf die Versicherung für fremde Rechnung im Versicherungsrecht keinen Widerspruch findet, dem Versicherungsnehmer

24) Murase 147.
25) Ritter 737.
26) Sieveking 22.
27) Tanaka 129.
28) Minaguchi 397.

also keine Möglichkeit der Gestaltung der Rechte des Versicherten nach dessen Einwilligung gegeben ist, kann der Meinung Tanakas beigepflichtet werden[29]).

Während also für das deutsche Recht der § 887 Abs. 1 DHGB der Annahme eines Vertrages zugunsten eines Dritten entgegensteht, rechtfertigt eine solche Annahme für japanische Verhältnisse gerade das Fehlen einer solchen Bestimmung sowie die Geltung des § 538 JBGB.

2. Die Police.

Nach deutschem Recht ist der Abschluß eines Seeversicherungsvertrages an eine bestimmte Form nicht gebunden. An sich gilt dies auch für das japanische Recht. Auch in ihm ist die Wirksamkeit des Vertrages nicht von der Ausstellung einer Police abhängig gemacht, wie etwa im englischen Recht (§ 22 MJA), wenngleich dies dort nur aus stempelsteuerlichen Gründen geschieht.

Dem Versicherungsnehmer steht nach §§ 403 JHGB, 784 DHGB das Recht zu, vom Versicherer eine Police zu verlangen. Der Versicherer ist für deutsche Verhältnisse daher nicht schon an sich verpflichtet, eine Police auszustellen und auszuhändigen. Wenn Ritter davon spricht[30]), daß bei förmlicher Schließung des Vertrages (z. B. durch Unterzeichnung beider Parteien auf einer Urkunde) der Versicherer nicht noch eine Police auszustellen brauche, so mag das für deutsche Verhältnisse angehen, wenngleich die Berufung auf die Rückversicherung wenig beweist. Gewiß mag dort eine solche Gepflogenheit ausreichend sein, aber selbst der Gesetzgeber behandelt die Rückversicherung auf Grund der wirtschaftlichen Qualität und Erfahrung der Beteiligten ja auch besonders (z. B. im DVVG). In Japan ist die Lage hier von vornherein eine andere.

Während in Deutschland lediglich die in der Urkunde hervorgehobene Bezugnahme auf die ADS genügt, verlangt § 7 JVAG ausdrücklich, daß die jeweils vereinbarten Bedingungen auf der Rückseite der Police verzeichnet sein müssen.

Als in Japan die Seeversicherung aufkam, hielt man sich zunächst an das Vorbild der englischen Police und deren Bedingungen. Erst allmählich entstanden auf die besonderen japanischen Verhältnisse zugeschnittene Bedingungen, die von denen der englischen Police in einzelnen Punkten abwichen. Es ist verständlich, daß die von Fall zu Fall vereinbarten Bedingungen häufig zu erheblichen Meinungsverschiedenheiten führten, und dies in weit höherem Maße als es in Deutschland im Rahmen der ADS möglich ist. Hier war es nun Sache der Rechtsprechung, für einigermaßen stabile Verhältnisse zu

29) so auch Murase 41; Aoki 343.
30) Ritter 294.

sorgen und die Mängel des oft recht unzulänglichen alten Gesetzes auszugleichen.

Eine entscheidende Aenderung trat ein mit der Einführung des neuen Seeversicherungsrechtes vom Jahre 1911. Während auf der einen Seite die Verhältnisse, nicht zuletzt dank der umfangreichen Rechtsprechung, eine gewisse Ausgeglichenheit erreicht hatten, sah man sich plötzlich einem neuen, ungewohnten Gesetz gegenüber. Es kommt ferner hinzu, daß das japanische Versicherungsgesetz weniger ins einzelne geht als das deutsche. Es bildet gewissermaßen nur den Kern, für den eine Erweiterung, herauswachsend aus den praktischen Bedürfnissen, für spätere Zeit vorgesehen war. Die bisherige Rechtsprechung paßte ebensowenig zum neuen Seeversicherungsrecht wie dieses zu den vorhandenen und gebräuchlichen Versicherungsmethoden (Policen, Bedingungen usw.). So konnte es nicht ausbleiben, daß man sich bis zur Schaffung der AJSK und der AGTokio an das Vorbild der deutschen ADS hielt. Jedoch konnte ein solcher Uebergang naturgemäß nicht von heute auf morgen erfolgen. Die Kluft zwischen Gesetz und Praxis machte sich unliebsam bemerkbar, da das Gesetz auf ganz andere als die vorliegenden Verhältnisse zugeschnitten war[31]).

Es war oben von der Behauptung Ritters die Rede, daß z. B. bei Unterzeichnung beider Parteien auf derselben Urkunde eine Police nicht mehr ausgestellt zu werden brauche. Wenn diese Ansicht für deutsche Verhältnisse schon angezweifelt werden mag, so ist sie für den Geltungsbereich des japanischen Rechtes abzulehnen. Ein solcher bloß förmlicher Vertragsschluß ist, wie bereits erwähnt, deshalb ungenügend, weil § 7 JVAG ausdrücklich die Vollziehung der Unterschrift seitens des Versicherers mit den Versicherungsbedingungen in Verbindung setzt. Auch abgesehen davon braucht sich der Versicherungsnehmer mit einer solchen Urkunde nicht zu begnügen. Eine Police ist zwar eine Urkunde, nicht aber jede Urkunde im vorgenannten Sinne ist auch eine Police. Und gerade eine solche zu verlangen, hat der Versicherungsnehmer nach §§ 403 JHGB, 784 DHGB das Recht.

Selbst wenn man für deutsche Verhältnisse geneigt sein mag, Ritter Recht zu geben, so steht dem in Japan weiter entgegen, daß nach § 403 Abs. 2 JHGB in Verbindung mit § 661 JHGB die Police in Bezug auf ihren Inhalt bestimmten, genau festgesetzten Erfordernissen genügen muß. Vorschriften über den Inhalt der Police kennt das deutsche Gesetz nicht, so daß hier unter Umständen eine Urkunde der obenerwähnten Art sich mit dem der Verkehrsanschauung geläufigen Begriff einer Police decken oder sich diesem nähern kann. Eine Urkunde, die nach deutscher Auffassung gegebenenfalls als Police betrachtet werden mag, kann es also nach japanischem Recht

31) Vgl. Tanaka, Kommentar zum JHGB 169.

nur dann, wenn sie bestimmten gesetzlichen Erfordernissen genügt[32]).

Die Ausstellung und Aushändigung der Police ist ohne Einfluß auf die Gültigkeit des Vertragsabschlusses. Insbesondere tritt der Vertrag nicht erst mit ihrer Aushändigung in Kraft. Als geschlossen gilt der Vertrag schon in dem Zeitpunkt, in dem sich die Parteien über die wesentlichen Punkte des Vertrages einig sind[33]). Diese wesentlichen Punkte sind das Interesse, die Gefahr, die Prämie, nicht aber die Police[34]). Die Prämie ist als wesentlich für das Inkrafttreten der Versicherung nur hinsichtlich ihrer Höhe zu betrachten. Die Wirksamkeit des Vertrages hängt daher insbesondere nicht wie in den übrigen Versicherungszweigen von der Entrichtung der ersten Prämie ab. Das japanische Recht hat auf eine dem § 812 DHGB entsprechende Bestimmung verzichtet. Wenn nichts anderes vereinbart ist, ist nach deutschem Recht die Prämie sofort nach Abschluß des Vertrages zahlbar, und zwar gegen Aushändigung der Police, sofern eine solche verlangt worden ist. Zu erklären ist das daraus, daß — wie übrigens auch für japanische Verhältnisse — an den einzelnen Börsenplätzen in Bezug auf die Entrichtung der Prämienraten bestimmte Gepflogenheiten bestehen, denen sich die Parteien anschließen[35]). Nach § 4 Abs. 7 AJSK kann allerdings auch die Nichtzahlung der ersten Prämienraten für das Inkrafttreten des Versicherungsvertrages von Bedeutung sein.

Das Recht auf die Police verjährt gemäß § 905 DHGB nach fünf Jahren. In Bezug auf die Police ist die Frage nach der Verjährung nach japanischem Recht sinnlos, weil sie nach dem oben Gesagten bei Abschluß des Vertrages ausgestellt und übergeben werden muß. Deshalb ist auch in der Vorschrift über die Verjährung des § 417 JHGB eine solche nur für die Zahlung der Prämie und der Versicherungssumme, nicht aber für den Anspruch auf die Police, oder wie in § 905 DHGB für die „Forderungen des Versicherungsnehmers und des Versicherers aus dem Versicherungsvertrag" allgemein, festgesetzt.

Als Urkunde muß die Police naturgemäß vom Versicherer unterzeichnet sein. Eine Streitfrage ist es in Deutschland, ob die Unterschrift eigenhändig vollzogen sein muß oder auch auf mechanischem Wege hergestellt werden kann (Druck, Stempel etc.). Nach Schweizer Recht (VVG Art. 11) ist letzteres zulässig[36]). Blumhardt bejaht die Rechtsgültigkeit von Faksimileunterschriften[37]) und stößt damit bei Ritter[38]) auf Widerspruch. Die Verkehrsanschauung gibt jedoch

32) Tanaka Kommentar zum JHGB 170.
33) Minaguchi 278; Aoki 331.
34) Liebig 49; Sieveking § 784 Anm. 1.
35) Vgl. Brüders 1172 ff.
36) Vgl. Roelli 153.
37) Blumhardt 738.
38) Ritter 296.

Blumhardt in weitem Maße Recht. Tatsächlich werden häufig Policen ausgestellt, auf denen die Unterschrift durch Vervielfältigungen hergestellt ist (z. B. Reiseversicherungspolicen in Automaten auf Bahnhöfen).

In Japan wird diese Streitfrage durch eine technische Besonderheit gelöst, die in Europa fremd ist. Die vollkommene, gewissermaßen höchstpersönliche Art der Stempelung macht den Stempel dem handschriftlichen Namenszug nicht nur ebenbürtig, sondern übertrifft diesen noch bei weitem durch die Unmöglichkeit einer Nachahmung. Stempel werden in Japan nicht aus den bekannten Massen (Gummi, Kautschuk, Metall usw.) hergestellt, sondern aus bestimmten kristallinischen Gesteinen geschnitten. Der Schnitt des Namens, der Firma usw. auf dem Stempel erhält auf diese Weise durch den Bruch je nach Lage der einzelnen Kristalle eine typische, nur mit dem Mikroskop feststellbare Linie.

Die japanische Handelsregisterordnung vom 13. 5. 1898, geändert durch Verordnung Nr. 35 von 1920, schreibt in § 6 vor, daß alle handelsrechtlichen Unternehmungen bei der Eintragung in das Handelsregister gleichzeitig den Stempel der Firma beim Registeramt (bei den Amtsgerichten) anmelden müssen. Diese werden dort in ein Register eingetragen. Erhält jemand eine Urkunde oder dergl. mit dem Stempel der Firma, so läßt er sich auf dem Registeramt den Stempel vergleichen und amtlich beglaubigen.

Für Privatpersonen gilt gewohnheitsrechtlich — die Einrichtung des Kristallstempels ist in Japan bereits mehrere hundert Jahre alt — das Gleiche, nur sind für diese aus Zweckmäßigkeitsgründen die Bezirksämter und nicht das Registeramt zuständig. Im Verkehr mit Banken und anderen größeren Unternehmungen, die einen umfassenden Kundenkreis unterhalten, erübrigt sich die Beglaubigung. Diese Unternehmungen führen selbst Stempelregister ihrer Kunden und stellen die Echtheit im einzelnen Fall durch erprobte Fachleute fest. Für größtmögliche Vereinfachung ist weitgehend gesorgt. Die Nachahmung dieser Stempel ist unmöglich, da es nicht zwei Stücke Gestein gibt, die bei der Prägung mikroskopisch genau in derselben kristallinischen Linie brechen. Als weitere Sicherung gegen Mißbrauch dient eine aus gewissen Oelen hergestellte rötliche Stempelfarbe, die das Papier mit ihrem Fettgehalt durchtränkt und nicht zu entfernen ist.

Unter diesen Umständen ist in Japan die bloße Stempelung oder Faksimilierung von Policen natürlich statthaft.

Aus dem Umstand, daß die Police nur vom Versicherer unterzeichnet ist, folgt, daß sie Beweisurkunde gegen ihn, und zwar zunächst nur gegen ihn ist. Bezüglich einer behaupteten Unrichtigkeit oder Unvollständigkeit hat er den Gegenbeweis zu führen. Mit dem Augenblick der Aushändigung gewinnt die Unrichtigkeit sowie Unvollständigkeit jedoch noch eine besondere Bedeutung. Ist

die Police inhaltlich insofern unrichtig, als sie nicht den getroffenen Vereinbarungen entspricht (— soweit es sich nicht um offensichtliche Versehen, Schreibfehler usw. handelt —), so gelten die Abweichungen, genau wie im deutschen Recht auch im japanischen entsprechend der Verkehrssitte als Antrag auf Aenderung des Vertrages. Weist der Versicherte eine solche Police nicht unverzüglich zurück, so gilt dieser neue Antrag als von ihm angenommen. Ist die Police unvollständig, so ist nach Treu und Glauben anzunehmen, daß der Versicherer das Weggelassene nicht gewollt hat. Es nimmt hier die Police den Charakter eines Bestätigungsschreibens mit allen nach der Verkehrsanschauung und nach der auf dieser fußenden Rechtsprechung daraus folgenden Wirkungen an[39]). Ist jedoch die Wirksamkeit der Police in der vorangegangenen Verhandlung von bestimmten Erfordernissen abhängig gemacht worden und sind diese nicht ausdrücklich in die Police aufgenommen, so darf nach Treu und Glauben der Versicherte nicht annehmen, der Versicherer habe sie nachträglich nicht mehr gewollt. Das Recht, eine unrichtig oder unvollständig ausgefüllte Police anzufechten, bleibt dem Versicherer unbenommen.

Nach § 403 Abs. 2 Ziff. 2 JHGB muß das vom Versicherer übernommene Risiko in der Police bezeichnet sein. Er verpflichtet sich also, gemäß §§ 384, 653 JHGB für allen aus diesem Risiko entstehenden Schaden Ersatz zu leisten. Demnach ist die Police Schuldschein. Auf sie findet die Bestimmung der §§ 487 JBGB, 371 DBGB Anwendung, wonach der Schuldner nur gegen Aushändigung des Schuldscheines zu leisten braucht. Ob die Police auch Schuldschein im Sinne der §§ 952 Abs. 1 DBGB, 179 Abs. 2 JBGB ist, wird im deutschen Schrifttum teils bejaht[40]), teils bestritten[41]). Wenn es in dieser Bestimmung heißt, daß das Eigentum an dem über eine Forderung ausgestellten Schuldschein dem Gläubiger zusteht, und daß sich das Recht eines Dritten an der Forderung auf den Schuldschein erstreckt, so müssen zunächst einmal die besonderen Verhältnisse beim Seeversicherungsvertrag untersucht werden. Wohl ist der Versicherte Gläubiger (§§ 402 JHGB, 886 DHGB). Daß er aber das Eigentum an oder (als „Dritter") ein Recht auf den Schuldschein habe, steht nach deutschem Recht im Widerspruch zum § 887 DHGB. Für deutsche Verhältnisse ist demnach Lenné beizupflichten. Dem japanischen Recht jedoch ist die Vorschrift des § 887 DHGB fremd. Daraus erklärt sich auch die Behandlung des Seeversicherungsvertrages als „Vertrag zugunsten eines Dritten", auf den §§ 179 Abs. 2 JBGB, 952 DBGB anwendbar sind und somit muß für das japanische Recht der ersten Auffassung beigetreten werden.

39) Staub Bd. II, 205, 517.
40) Kisch LZ 1919 7; v. Oertzen in ZfVW 1911, 822, 837.
41) Lenné 173.

Der Umstand, daß der Versicherer nach § 487 JBGB nur gegen Aushändigung der Police zu leisten gehalten ist, hat keinen Einfluß auf die Fälligkeit der Leistung. Jedoch kommt gemäß §§ 413 JBGB, 285 DBGB der Versicherer solange nicht mit der Leistung in Verzug, als nicht der Versicherungsschein vorgelegt wird. Eine Klageerhebung gegen ihn ist auch ohne Vorlage der Police zulässig. Die Verurteilung aber kann nur in der Weise erfolgen, daß er Zug um Zug gegen ihre Vorlegung leisten muß. Das Gesetz spricht nur von „Vorlegung", nicht von „Aushändigung" der Police. Letztere erübrigt sich wohl auch, da in der dem Versicherer nach §§ 486 JBGB, 368 DBGB auszustellenden Quittung vermerkt werden kann, daß Zahlung gegen Vorlage der Police erfolgte. Das Recht auf Vorlegung der Police genießt der Versicherer nur in Bezug auf die Zahlungen aus dem Versicherungsvertrag, nicht aber bezüglich sonstiger Leistungen daraus, wie insbesondere seiner Verpflichtung, an der Schadensfeststellung mitzuwirken. Die Bestimmung, daß der Versicherer nur gegen Vorlegung der Police zu zahlen „braucht", ist als Gestaltungsrecht aufzufassen. Zahlt er ohne Vorlage, so wird er auch damit seiner Vertragsverpflichtungen ledig. Ist im Vertrag indessen die ausdrückliche Bestimmung getroffen, daß er nur gegen Vorlage zahlen „darf", und unterläßt er es, die Vorlage zu verlangen, so ist er für den hieraus entstehenden Schaden haftbar. In diesem Sinne hat die Police also die Wirkungen eines Inhaberwertpapiers.

III. Die Gefahr.

1. Begriff der Gefahr.

Durch den Versicherungsvertrag verpflichtet sich der Versicherer dem Versicherten zur „Erstattung des Schadens", der aus einem zufälligen, bestimmten Ereignis entstehen könnte. Ob das Ereignis eintritt oder nicht, muß ungewiß sein, es muß nur die Möglichkeit seines Eintrittes bestehen. Das versicherte Interesse wird durch die Möglichkeit des Eintritts eines solchen nachteiligen Ereignisses gefährdet. Diese Gefährdung, kurz, die Gefahr, ist zunächst das, was das Interesse bedroht, denn die Möglichkeit der Gefahrverwirklichung läßt befürchten, daß das Interesse beeinträchtigt wird, also ein Schaden entsteht. Interesse und Schaden sind daher nicht gleichbedeutende Begriffe[1]), sondern der Schaden stellt vielmehr „die Negation des Interesses" dar[2]).

Das Wort kiken = Gefahr wird im japanischen Versicherungsrecht in zwei verschiedenen Bedeutungen gebraucht. Diese sind nach Kato[3])

a) die Möglichkeit nachteiliger Ereignisse,
b) das Gefahrereignis an sich.

Im ersteren Sinne ist das Gesetz zu verstehen in den §§ 400, 404 Abs. II, 410, 411, 633 JHGB. Es meint damit den Zustand, in dem sich das versicherte Interesse im Zeitpunkt des Vertragsschlusses befindet, die Lage unter allerlei vorstellbaren Umständen, aus denen sich möglicherweise ein nachteiliges Ereignis ergeben kann. Man hat für diese Bedeutung in der japanischen Literatur[4]) den Ausdruck kiken-kanojiyotai geprägt und meint damit dasselbe, was Bruck[5]) als Gefahrlage bezeichnet.

Die zweite Bedeutung, in der japanischen Literatur mit kiken-jico benannt[4]), ist die in den §§ 399 Abs. 2 und 3, 403 Abs. 2, 412, 413, 561 JHGB zugrundeliegende Bezeichnung in dem Sinne, daß sich die Gefahr verwirklicht hat, das Gefahrereignis also bereits eingetreten ist. Auch die deutsche Rechtsprache verwendet in diesem Zusammenhang gelegentlich den Ausdruck Gefahr. So, wenn sie z. B. im § 899 Abs. 3 DHGB von „Gefahren, die nicht eingetreten sein würden, wenn die Veräußerung unterblieben wäre" spricht. Auch die ADS[6]) verwenden das Wort Gefahr in diesem Sinne gelegentlich. An anderer Stelle gebraucht jedoch das Gesetz für die gleiche Bedeutung den Ausdruck „Unfall"[7]), der freilich insofern enger gefaßt ist, als er nur eine bestimmte Art von Ereignissen bezeichnet.

1) So Hecker 25; Malß 55.
2) Bruck 478.
3) Kato 12.
4) Aoyama 153; Minaguchi 378; Matsumoto 79.
5) 55, 365, 628.
6) So in §§ 25, 49 Abs. 3.
7) So z. B. §§ 816, 825, 840 DHGB.

Wenn das Gesetz gelegentlich für die Bedeutung Gefahrereignis auch Versicherungsfall setzt[8]), so wäre es falsch, daraus auf die Identität beider Begriffe zu schließen. Wenn Ritter[9]) dem Ausdruck Versicherungsfall die beiden Bedeutungen:

a) Gefahrereignis,
b) das die Entschädigungspflicht des Versicherers auslösende oder an und für sich auslösende Gefahrereignis

beilegt, so kann dem nicht zugestimmt werden. Zunächst einmal ist Gefahrereignis der Oberbegriff: jeder Versicherungsfall entsteht aus einem Gefahrereignis, aber nicht jedes Gefahrereignis läßt einen Versicherungsfall entstehen. In dem Wort Versicherungsfall steckt mehr als die bloße Verwirklichung einer Gefahr, es enthält gleichzeitig einen Bestandteil, der sich gegen den Versicherer richtet.

Als Versicherungsfall bezeichnet Kato[10]) unter Berufung auf Bruck[11]) nur ein solches Ereignis, das aus dem normalen Ablauf der Gefahrslage entsteht, wie sie bei Versicherungsbeginn vorhanden war und dem abgeschlossenen Vertrag zugrundegelegt werde. Jede willkürlich geänderte Gefahrslage schließt einen Versicherungsfall aus. Den Kern des Begriffes Versicherungsfall in seiner Beziehung zum Ereignis trifft Ritter dagegen mit dem Hinweis, daß durch das Gefahrereignis die Entschädigungspflicht des Versicherers ausgelöst wird. Versicherungsfall ist also das Ereignis, das dem Versicherer nach dem Versicherungsvertrag zur Last fällt, dessen möglichen Eintritt er „zu tragen" hat.

Auch in der englischen Rechtssprache ist der Ausdruck Gefahr in zwei verschiedenen Bedeutungen zu finden. Sie gebraucht dafür, allerdings auch nicht immer scharf voneinander getrennt, die Worte risk und peril. Von risk spricht das englische Gesetz in der Bedeutung von kanojiyotai[12]), Möglichkeit der Entstehung von Nachteilen[13]), Gefahrslage[14]), so in den Wendungen: to take the risk; a circumstance which diminishes the risk; the risk insured against, etc.[15]). Dagegen kommt dem Ausdruck „peril"[16]) nach Gow[17]) die Bedeutung von kiken-jico, Gefahrereignis, gleich, also von Ereignissen, die den ruhenden Zustand der Gefahrlage durch den Uebergang von der Möglichkeit in die Wirklichkeit aufheben.

---

8) So z. B. § 144 JHGB.
9) S. 222.
10) S. 13.
11) S. 628.
12) Kato 13.
13) Ritter 459.
14) Bruck 55, 365, 628.
15) MJA §§ 18, 20, 23, 33, 75, 84.
16) MJA § 3.
17) S. 11.

Genauer als die Definition, Gefahr im versicherungstechnischen Sinne sei die Möglichkeit nachteiliger Ereignisse[18]), ist die von Bruck gegebene[19]). Danach ist Gefahr die Möglichkeit der Entstehung eines Bedarfs durch ein bestimmtes Ereignis. Denn Gegenstand des Versicherungsvertrages ist nicht die Gefahr, sondern das Interesse. Der Schwerpunkt beim Versicherungsfall liegt nicht im Eintritt des Versicherungsfalles selbst, im Schaden, in der Beeinträchtigung des Interesses, sondern in der durch das Ereignis hervorgerufenen Entstehung eines Bedarfes. Für diesen Bedarfsfall ist Versicherung genommen; die Heilung der beschädigten Beziehung zwischen Versicherungsnehmer und Versicherungsobjekt ist der Zweck der Versicherung.

Die Möglichkeit, daß ein schadenverursachendes Ereignis eintritt, braucht nicht objektiv zu bestehen. Sie kann sehr wohl auch nur in der Vorstellung der Beteiligten vorhanden sein, als eine subjektive Möglichkeit[20]). Selbstverständlich bleibt die (subjektive) Vorstellung von der Möglichkeit des Gefahrereignisses auch dann ausreichend, wenn sich später herausstellt, daß sie mit der Wirklichkeit nicht übereinstimmte. Dies kann der Fall sein bei der Vergangenheits- oder Rückwärtsversicherung des deutschen Rechts. Aus dem Wortlaut, mit dem der Gesetzgeber diese sanktioniert, geht deutlich hervor, wie sehr er die subjektive Auffassung von der Gefahr in den Vordergrund stellt. Nach § 397 JHGB ist ein Versicherungsvertrag nur dann nichtig, wenn einer der Beteiligten weiß, daß das Ereignis nicht eintreten wird oder schon eingetreten ist. Der objektive Tatbestand, daß die Verwirklichung der Gefahr überhaupt nicht möglich oder bereits eingetreten ist, ist ohne Einfluß auf die Gültigkeit des Vertrages, wenn nur die subjektive Auffassung der Beteiligten noch vom Bestehen der Gefahr ausgeht, wenn sie sich hierüber in gutem Glauben befinden. Von gutem Glauben wird aber schon dann nicht mehr gesprochen werden können, wenn nicht alle möglichen und zumutbaren Informationen, die auf die subjektive Auffassung, auf die Beurteilung der Gefahrslage von Einfluß sein könnten, eingeholt wurden[21]).

Auch im deutschen Recht, und zwar in §§ 785 DHGB, 5 ADS, wird der Standpunkt des § 387 JHGB vertreten. Hier wie im japanischen Gesetz ist das Wissen sowohl des Versicherungsnehmers wie auch des Versicherten von Belang. Ein Unterschied besteht zwischen beiden Rechten jedoch bezüglich des Wissens des Versicherers. Weiß der Versicherer bei Abschluß, daß die Möglichkeit des Eintrittes des Gefahrereignisses schon ausgeschlossen war, so ist der Vertrag nach deutschem Recht nicht ohne weiteres nichtig. Das-

18) Kato 12; Ritter 459.
19) S. 55, 365, 478.
20) Ritter 212; Mot. z. Preußischen Entw. eines HGB. 1857.
21) Yanagawa 684.

selbe gilt für den Fall, daß der Versicherer von dem bereits erfolgten Eintritt des Schadens Kenntnis hatte[22]). Wenn in beiden Fällen der Vertrag für den Versicherungsnehmer unverbindlich ist, so kann er doch nach dem Grundsatz von Treu und Glauben vom Versicherer Ersatz für den Schaden verlangen, der ihm auch über die Prämie hinaus durch das betrügerische Verhalten des Versicherers entstanden ist. Demgegenüber erklärt § 397 JHGB ausdrücklich die Nichtigkeit des Vertrages auch für den Fall, daß der Versicherer um den wahren Tatbestand gewußt hat.

Das Schweizerische Recht lehnt den Grundsatz von der Maßgeblichkeit der subjektiven Möglichkeit ab. Es bestimmt in § 5 Schweiz. VVG. die Nichtigkeit des Vertrages, wenn im Zeitpunkt des Abschlusses die Gefahr bereits weggefallen oder das befürchtete Ereignis schon eingetreten ist. Im ersteren Falle bedeutet diese Regelung eine Härte gegenüber dem Versicherer, weil er auf Grund einer nachträglichen Feststellung die Prämie wieder herausgeben muß, im letzteren Falle eine Härte gegenüber dem Versicherungsnehmer von erheblicher Tragweite. Diese Härten sowie die entgegengesetzten Vorschriften des deutschen Rechtes verlieren indessen durch die moderne technische Entwicklung an Bedeutung, weil mittels Funkspruch etc. leicht festzustellen sein wird, wie es um die Gefahrlage bestellt ist. Die Gefahrlage, die Möglichkeit der Entstehung eines Bedarfes durch das Gefahrereignis, ist abhängig von verschiedenen Umständen. Bruck unterscheidet die generellen und die individuellen Umstände[23]). Die ersten stellen die auf Grund von Massenbeobachtungen gewonnenen Erfahrungen des Versicherers dar, die letzteren werden ihm durch die vorvertragliche Anzeigepflicht vermittelt und unterscheiden sich je nach Person und Interesse.

Gegenstand des Seeversicherungsvertrages ist die Erstattung eines Schadens, der durch die Seeschiffahrt entstehen kann (§ 653 JHGB). Diese Haftung erstreckt sich grundsätzlich auf alle Schäden. Aber indem § 653 JHGB dies zum Ausdruck bringt, schränkt er die Haftung gleichzeitig ein, nämlich „insofern im Gesetz oder im Vertrag nichts anderes bestimmt ist". Zunächst knüpft das Gesetz einmal an das Ereignis die Voraussetzung an, daß es ein „zufälliges, bestimmtes" sein muß (§ 384 JHGB).

Zufällig ist das, was „zufällt" das heißt, außerhalb der Beeinflussung durch den Willen geschieht. Im deutschen Gesetz ist diese Einschränkung zwar nicht gemacht, jedoch erkennt man es allgemein als einen Fundamentalsatz des Versicherungsrechtes an, „daß dem Versicherer nur der für den Versicherten zufällige Schaden zur

22) Ritter 214; Kisch 2, 131, 136; Arnould 22 s. 13.
23) S. 55; vgl. auch Kisch 2, 43.

Last falle"[24]). Wenn Ritter behauptet[25]), aus dem Umstand, daß das Gesetz den Versicherer im Falle der Gefahränderung oder der absichtlichen Herbeiführung des Versicherungsfalles durch den Versicherungsnehmer oder den Versicherten befreit, sei zu entnehmen, daß der Versicherer grundsätzlich auch für Schäden hafte, die nicht durch zufällige Ereignisse eingetreten seien, so kann dieser Ansicht nicht zugestimmt werden. Vielmehr ist gerade darin, daß der Gesetzgeber die Haftung für Fälle, in denen der Wille des Versicherten oder des Versicherungsnehmers mit dem Schadenseintritt ursächlich verknüpft ist, ausscheidet[26]), eine Unterstreichung des Grundsatzes von der Zufälligkeit des Ereignisses zu erblicken[27]). Außerdem ist ja auch das Wesen der Versicherung in der Bedarfsdeckungstheorie mit dem Begriff der Zufälligkeit untrennbar verbunden. Daran ändert auch nichts die Vorschrift des § 416 JHGB (§ 822 DHGB), denn es kommt lediglich auf die Zufälligkeit des Ereignisses für den Versicherungsnehmer bezw. den Versicherten an. Das Gleiche gilt bei Versicherung gegen Kriegsgefahr.

Das Schadenereignis muß ferner ein „bestimmtes" sein, das heißt, nicht alle zufälligen Ereignisse sind Versicherungsfälle, sondern nur diejenigen, die sich aus dem Ablauf der bei Abschluß des Vertrages bestehenden und diesem zugrundeliegenden Gefahrslage ergeben, die also im Versicherungsvertrag vorgesehen sind. Weiterhin hebt das Gesetz ausdrücklich verschiedene Ereignisse aus der Haftung heraus[28]). Diese Ausnahmen werden im folgenden Kapitel zu behandeln sein.

Infolge der gesetzlichen und vertragsmäßigen Beschränkung der Haftung wird in jedem Falle zu prüfen sein, ob der Schaden durch ein gedecktes oder ein versicherungsfreies Ereignis verursacht wurde. Es entsteht weiter die Frage, ob der Schaden durch ein auch zeitlich gedecktes Ereignis entstanden ist, denn naturgemäß ist die Haftung des Versicherers zeitlich begrenzt, und zwar muß nach § 654 JHGB das die Ersatzpflicht begründende Ereignis innerhalb der Versicherungsdauer liegen.

Aber nicht nur für die Frage, ob das Ereignis eine Versicherungsleistung zur Folge hat, ist der Kausalzusammenhang zwischen Bedingung und Ereignis von Bedeutung. Ist Versicherung bei mehreren Versicherern genommen, so z. B. bei dem einen „nur für Seegefahr", bei dem anderen „nur für Kriegsgefahr", so kann gegebenenfalls die Frage auftauchen, welchem der Versicherer der Schaden zur Last fällt.

24) RG HGZ 1884, 251; ferner LG Hamburg, HGZ 1889, 178; auch schon AHO 1731, V. 1.
25) S. 461.
26) Vgl. §§ 396, 410, 662, 663, 665, 667; JHGB. DHGB: §§ 813, 814.
27) Jchimura 35; Kato 329; Japan. Oberster Gerichtshof Entsch. vom 26. 12. 12.
28) Siehe Anm. 1 S. 39 ff.

Jedes Ereignis hat eine Reihe von Bedingungen zur Ursache, die sowohl einzeln nacheinander oder zusammenwirken können. Welche von diesen Bedingungen für das Ereignis maßgebend sind, bestimmt sich nach dem Grundsatz der conditio sine qua non, das heißt, es muß eine Ausscheidung derart getroffen werden, daß schließlich nur noch diejenigen Bedingungen übrig bleiben, ohne die der Eintritt des Ereignisses nach menschlicher Erfahrung nicht denkbar gewesen wäre.

Dieser Grundbegriff der Logik ist wegen der zeitlichen und sachlichen Begrenzung der vertraglichen Haftung für die Rechtswissenschaft zu weit. Es muß eine Regel gefunden werden, nach der sich für die conditio sine qua non, die für den Erfolg unerläßlichen Bedingungen, eine Trennung in rechtserhebliche und rechtsunerhebliche ermöglichen läßt. Mit dieser Scheidung befassen sich insbesondere zwei Theorien.

a) Die Theorie von der causa proxima[29]).

Nach dem Grundsatz „causa proxima, non remota spectatur" kommt es bei den Bedingungen, die beim Eintritt des Ereignisses mitwirken, auf die dem Ereignis zeitlich am nächsten liegende an. Gesetzlich anerkannt wird diese Theorie in England in § 55 Abs. 1 MJA, wenn es heißt: „The insurer is liable for any loss proximately caused by a peril insured against, but he is not liable for any loss which is not proximately caused by a peril insured against". Im deutschen Gesetz wird ein Anklang an diese Theorie in der Wendung „zunächst" des § 849 Abs. 1 DHGB gesehen (desgl. im § 101 Abs. 1 der alten ASVB). Daraus, daß im entsprechenden § 35 ADS dieses Wort weggelassen ist, entstand ein Streit über die Bedeutung dieses Wortes für das Versicherungsrecht. Es wird behauptet[30]), die Weglassung sei lediglich deshalb erfolgt, weil die in der Wendung „zunächst" zum Ausdruck kommende causa proxima-Regel das ganze Versicherungsrecht beherrsche. Tatsächlich liegt diese Ansicht auch einer ganzen Reihe von Entscheidungen zugrunde[31]). Aus den Materialien zu den Beratungen der ADS läßt sich die Frage, ob die Beratungsteilnehmer in diesem Punkte einer übereinstimmenden Ansicht waren, nicht eindeutig beantworten. Dies wird teils bejaht[32]), teils verneint[33]).

Anhaltspunkte dafür, welche Bedeutung der Gesetzgeber dem Ausdruck „zunächst" im § 849 Abs. 1 DHGB beigelegt wissen wollte, lassen sich nicht finden. Geht man jedoch von dem Grund-

29) Arnould 783, 818; Chalmers 76; Kent 3. 302; Riter 470 u. andere.
30) Ritter 472.
31) So z. B. RG Hamburg, HGZ 1868, 179; RG HGZ 1919, 10.
32) Hagens 361; Ritter 472; HansRZ 1923, 280.
33) Bruck 404 Anm. 9.

satz aus, daß die Gesetzessprache so verstanden werden will, wie es ihr Wortlaut zum Ausdruck bringt, so könnte immerhin zweifelhaft erscheinen, ob es der Wille des Gesetzgebers war, sich mit diesem Fall allgemein zur causa proxima-Regel zu bekennen. An anderer Stelle ist das Wort „zunächst" nicht zu finden. Die Vermutung ist daher berechtigt, daß es im Falle des § 849 Abs. 1 DHGB etwas ganz Besonderes sagen will, das nicht ohne weiteres verallgemeinert werden kann.

Wie dem auch sei, ob die causa proxima-Regel vom deutschen Gesetzgeber gewollt oder nicht gewollt war, die deutsche Rechtsprechung hat sie jedenfalls in vielen Fällen übernommen[34]). Die maßlose Ueberspannung des Grundsatzes causa proxima, non remota in die Regel ultima causa, non prior, wie sie sich allmählich herausbildete und von der sich auch das Reichsgericht besonders in den Fällen „Romulus"[35]), „Santa Catharina"[36]) und „Canadia"[37]) nicht freimachen konnte, brachte ihn so sehr in Mißkredit, daß er von vielen Seiten kurzer Hand als unbrauchbar aufgegeben wurde. Der Weltkrieg insbesondere bot Veranlassung, die Bedeutung der Regel zu revidieren. In gewissem Sinne stellt die Entscheidung des Falles „Jkaria"[38]) einen Wendepunkt in der Behandlung der causa proxima-Regel dar. Zwar war die Torpedierung des Schiffes nicht die zeitlich letzte Ursache dafür, daß es unterging, nachdem es zuerst in den Hafen, von dort wegen schlechten Wetters nach einem anderen Liegeplatz gebracht worden war, wo es auf Grund geriet, sondern gerade das Verbringen an den letzten Liegeplatz. Das Schiff wäre aber nicht an die Untergangsstelle gebracht worden, wenn sich nicht vorher seine Verbringung in den Hafen als unvermeidlich erwiesen hätte. Und dies wegen der Torpedierung. Der Verlust war demnach die „unvermeidliche" Folge der Torpedierung, so daß nicht der Seeversicherer, sondern der Kriegsversicherer ersetzen mußte.

Die Verbindung der Regel mit dem Begriff „unvermeidlich" bedeutet ein Abrücken von der zeitlich „letzten Ursache" zu der Ursache, die den Schaden „letzten Endes" herbeigeführt hat. Ritter drückt das folgendermaßen aus[39]): „Der Versicherer haftet für den unmittelbar durch Gefahrereignisse entstandenen Schaden und für die unvermeidlichen Folgen von Gefahrereignissen, sofern diese Ereignisse nicht selbst etwa ihrerseits unvermeidliche Folgen versicherungsfreier Ereignisse sind." Dasselbe Kriterium bringt der deut-

---

34) ROHG 5, 201; 1878, 278; OHG Hamburg bei Seebohm 650; HG Hamburg HGZ 1868, 178; RG 67, 254; HGZ 1905, 127.
35) RG 67, 254.
36) RG 89, 315.
37) RG 89, 142; 91, 83.
38) HRZ 1920, 67.
39) S. 474.

sche Gesetzgeber in § 83 DVVG zum Ausdruck, wenn es heißt, der Feuerversicherer hafte für den unmittelbaren Brandschaden und für „die unvermeidliche Folge des Brandereignisses".

In neuerer Zeit ist aber nicht nur die deutsche Rechtsprechung[40]), sondern auch die Literatur von der causa-proxima-Regel abgerückt. Man vermochte sich nicht der Erwägung anzuschließen, die Geltung der causa proxima-Regel werde unter anderem dadurch belegt, daß ein Unterschied bestehe zwischen Ereignissen, welche den Versicherungsfall herbeiführen, und solchen, die die Gefahr erhöhen. Letztere seien, da das Gesetz sie besonders behandelt und mithin nicht als Schadensursache betrachte, die causae remotae[41]). Nach der Ansicht von Bruck[42]) kann aber aus der Umgestaltung des Versicherungsverhältnisses beim Eintritt gefahrerhöhender Umstände nicht geschlossen werden, daß es „grundsätzlich nur auf die causae proximae der Verwirklichung der von dem Versicherer getragenen Gefahr ankommt", da diese Umgestaltung auf den Besonderheiten der Gefahrengemeinschaft beruht.

b) Die Theorie von der adäquaten Verursachung[43]).

Sie besagt in der Formulierung von Bruck[44]): „Als Ursache eines Geschehnisses ist nicht jede Bedingung seines Eintritts, sondern nur eine solche zu betrachten, die generell oder erfahrungsgemäß geeignet ist, einen gewissen Erfolg herbeizuführen". Diese Theorie ist die heute allgemein in Rechtslehre und Rechtsprechung[45]) vorherrschende.

Lebhaft bestritten wird ihre Anwendbarkeit von Ritter[46]). Zwar erkennt er an, daß sie das Kausalitätsproblem für die Rechtslehre am besten gelöst habe. Ihre Gültigkeit im Versicherungsrecht wird jedoch dadurch behindert, daß es nach ihr oft — wenn nicht regelmäßig — mehrere rechtserhebliche Umstände seien, die den Erfolg bedingen. Die Entscheidung über den Entschädigungsanspruch des Versicherungsnehmers erfordere indessen einen einzelnen Umstand, an den sie sich halten könne. Zur Erhärtung seiner Behauptung führt er ein Beispiel an: Das versicherte Schiff ist leck geworden, kann aber über Wasser gehalten werden; ein alsbald ausbrechendes Feuer könnte zwar unter gewöhnlichen Umständen gelöscht werden, in-

40) Vgl. Sieveking 186.
41) Riter 472.
42) 404.
43) v. Kries, VJSchr. f. wiss. Phil. 12, 179; Rümelin, ArchZivPr. 90, 171; Fromberg ebd. 101, 23; Ehrenberg, ZfVW 1906, 374; Behrend, ebd. 1907, 118; Gerhard 256; Bruck 402.
44) S. 402 mit Bezug auf RG 104, 141; 104, 143; 106, 14.
45) RG 104, 141; 104, 143; 106, 14; 72, 324; 72, 326; 78, 270; 81, 359.
46) S. 471.

folge des Lecks jedoch ist die Löschung unmöglich. Das Feuer seinerseits verhindert wieder, das Schiff zu lenken, weshalb es untergeht. Hier seien es nun zwei selbständige Ereignisse, die den Verlust des Schiffes herbeiführen; zwei selbständige Ereignisse hätten in adäquater Weise eine entscheidende Bedingung für den Verlust des Schiffes gesetzt. Es müßte hier also nach der Theorie von der adäquaten Verursachung sowohl der Versicherer der Feuersgefahr wie auch der Versicherer der übrigen Seegefahren haften.

In dieser Beweisführung ist Ritter einem Irrtum unterlegen. In dem von ihm angeführten Beispiel stellen nicht zwei selbständige Ereignisse in adäquater Weise eine entscheidende Bedingung für den Verlust des Schiffes. Vielmehr kann dies nur vom Ausbruch des Feuers gesagt werden. Hier geschieht mit der Theorie von der adäquaten Verursachung durch Ritter dasselbe, was an anderer Stelle mit der Theorie von der causa proxima geschah: sie wird überspitzt. Sieveking[47]) sagt zu dem gleichen Fall: „Da nach den Umständen des Falles die Möglichkeit bestand, das eindringende Wasser zu bewältigen, wenn nicht das Feuer ausgebrochen wäre, so war das Feuer als die eigentliche Schadensursache anzusehen"[48]). An anderer Stelle[49]) spricht er davon, daß es unrichtig ist, zu sagen, „daß eine Ursache auch dann die eigentliche Schadensursache ist, wenn sie die Wirkung anderer selbständiger Ursachen erleichtert oder ermöglicht hat, oder wenn nur der Schaden nicht oder doch nicht in dem Umfange eingetreten wäre, wenn die Ursache nicht vorhanden gewesen wäre und anderen schadenstiftenden selbständigen Ereignissen den Weg geebnet hätte".

Diese von Sieveking gemachte Einschränkung ist notwendig und anzuerkennen, denn sie ist geeignet, eine Schwäche der Theorie von der adäquaten Verursachung auszugleichen. Diese Schwäche ergibt sich aus dem Umstand, daß beim Zusammenwirken mehrerer Bedingungen zwei oder mehr derselben ihrer Art nach selbständig sind. Durch diese Selbständigkeit kann der Kausalzusammenhang entweder unberührt bleiben wie in obigem Beispiel, oder aber er kann unterbrochen werden. Der letztere Fall liegt vor, wenn z. B. das Schiff auch ohne Hinzutreten des Feuers untergegangen wäre. In konsequenter Anwendung der Theorie von der adäquaten Verursachung hätte hier der Seeversicherer nur den Schaden bis zum Eintritt des Feuers, der Feuerversicherer aber den Verlustschaden zu tragen, was jedoch der Verkehrsanschauung widerspricht[50]). Auch Bruck[51]) gibt die Schwäche zu, die die Theorie von der adäquaten

47) S. 187.
48) Vgl. auch Hamb. Gerichtszeitung (Nathan) 1863, 252.
49) Sieveking 186.
50) HG Hamburg bei Seebohm 626; Ritter 475.
51) S. 405.

Verursachung durch die Unterbrechung des Kausalzusammenhanges erleidet und zieht hierfür hilfsweise die causa proxima-Regel heran.

Neben diesen beiden Theorien wird noch die Theorie von der Hauptursache oder von der überwiegenden Ursache vertreten[52]), die jedoch allgemein auf Ablehnung gestoßen ist und daher übergangen werden kann. Daß auch Sieveking dieser Richtung nahesteht, wie behauptet wird, kann aus der Ergänzung des Wortes Ursache durch die Wendung „vorwiegend wirksam" nicht geschlossen werden, denn das Hauptgewicht seiner Auffassung liegt im Nebensatz: „(Maßgebend ist nur die vorwiegend wirksame Ursache), welche mit Notwendigkeit die anderen Ursachen in Wirksamkeit setzt und welche erfahrungsgemäß die Tendenz hat, die in Frage stehenden weiteren Wirkungen zu erzeugen".

In Japan hat sich eine eigene Kausalitätstheorie nicht herausgebildet. Bis zum Weltkrieg wurde in weitem Umfange der causa-proxima-Regel gefolgt[53]), jedoch vermochte man sich schon damals nicht zu verhehlen, daß sie in der international fast allgemein gebräuchlichen zu engen Auslegung der Verkehrsanschauung und dem Rechtsempfinden nicht immer entsprach. Auch in Japan war es eigentlich erst der Fall der „Jkaria", der die Rechtslehre vor eine grundsätzliche Entscheidung stellte[54]). Hätte man die Tatsache, daß das Schiff auf Grund geriet, als die die Schadensersatzpflicht begründende Bedingung angesehen, also die causa proxima-Regel streng angewandt, so hätte man damit zu erkennen gegeben, daß für das Privatversicherungsrecht eine andere Kausalitätstheorie zu gelten habe als für das bürgerliche Recht, obwohl das erstere nur einen Teil des letzteren bildet[55]).

Das Rechtsempfinden, das seinen sichtbaren Ausdruck im geschriebenen Gesetz finden soll, hat aber im Fall „Ikaria" mit besonderer Deutlichkeit gezeigt, daß es von einer solchen Unterscheidung nichts wissen will.

Die Folge dieser Erkenntnis war, daß sich in Japan sowohl Rechtslehre[56]) als auch Rechtsprechung[57]) von der causa- proxima-Regel ab- und der Theorie von der adäquaten Verursachung zuwandten. Ihre Rechtsgrundlage sieht man in der von Hatoyama[58]) gegebenen Auslegung des § 416 JBGB, worin gesagt ist, daß ein Schadensersatzanspruch durch solche Umstände bedingt wird, die in ihrem natürlichen Ablauf (— das ist nach Bruck[59]): „generell" —) oder nach

52) S. Bruck, S. 403; insb. Anmkg. 4.
53) Aoyama 110; M. Kato Bd. I, 408.
54) Kato 137.
55) Vgl. auch Bruck 404.
56) Minaguchi 533; Awatsu 273; Fujimoto 119; Murase 212.
57) Entsch. d. Obersten Jap. Gerichtshofes Bd. 6, 551; Bd. 3, 3.
58) S. 60.
59) Vgl. Definition S. 96.

aller Voraussicht (— das ist nach Bruck: „erfahrungsgemäß" —) geeignet sind, den Schaden herbeizuführen.

Eine eingehendere Untersuchung erfuhr die Theorie von der adäquaten Verursachung durch Nakajima[60]), der für sie den Begriff des „objektiv generellen Begünstigungsumstandes" geprägt hat. Daß er hierin den Begriff „Erfolg herbeiführen" zum Begriff „begünstigen" erweitert hat, mag wiederum nicht gerade dazu beitragen, die Anwendungsmöglichkeit der Theorie eindeutig zu gestalten. Vielleicht liegt darin auch der Grund, warum er sie lediglich als Behelfsmittel in Ermangelung eines Besseren gelten lassen will. Ein Ueberzeugtsein von einer Theorie mit dieser Einschränkung ist kein Ueberzeugtsein mehr. Eine solche Haltung ist gerade für die Probleme der Seeversicherung bedenklich. Ihr steht die Haltung der oben erwähnten Vertreter und auch der Rechtsprechung gegenüber. Jene geben zwar die Schwäche zu, die die Theorie von der adäquaten Verursachung erleidet, bekennen sich aber dennoch in vollem Umfange zu ihr.

Nach der Theorie von der adäquaten Verursachung sind es meist mehrere rechtserhebliche Umstände, die für den Erfolg verantwortlich sind. Die Anschauung, daß sich der Versicherungsverkehr aber an einen einzigen Umstand halten müsse, um über den Entschädigungsanspruch zu entscheiden, gibt für Ritter, neben der Unterbrechung des Kausalzusammenhanges, den Beweggrund ab, sich von dieser Theorie abzuwenden. Auch für Kato ist es der Anlaß, in seiner „Theorie vom unvermeidlichen Enderfolg"[61]) eine bessere Lösung zu suchen. Dem Begriff des „objektiv generellen Begünstigungsumstandes", wie ihn Nakajima für die Theorie von der adäquaten Verursachung geprägt hat, wird hier, um ihn so zu nennen, der „subjektiv spezielle Bewirkungsumstand" gegenübergestellt. Abgesehen von der höchst unklaren Darlegung Katos und seiner nicht ganz verständlichen Berufung auf eine Entscheidung[62]) und auf Aoyama[63]), ist das von ihm Gewollte etwa so zu verstehen, daß von allen Bedingungen allein diejenige entscheidend ist, die nach menschlicher Beurteilung des speziellen Falles für den Eintritt des Erfolges unvermeidlich gewesen sei. Das aber heißt nichts anderes, als das Pferd beim Schwanze aufzäumen. Tatsächlich sind es doch immer mehrere solcher conditiones sine qua non, die den Erfolg gemeinsam herbeiführen, und die Aufgabe einer Kausalitätstheorie ist es, darunter die im Sinne des Gesetzes als Ursache anzusprechenden herauszufinden. Entweder also kommt Kato nicht darum herum, das Merkmal der „vorwiegend wirksamen Ursache" aufzunehmen; dann wird seine Theorie identisch mit der oben von Schjelderup

60) Bd. 3, 537.
61) 134.
62) Ob. Jap. Gerichtshof, Bd. 2, 3 v. 21. I. 23.
63) Aoyama S. 91.

und Liebig vertretenen und erfährt die gleiche Ablehnung. Oder aber es handelt sich hierbei überhaupt nicht um eine Kausalitätstheorie, sondern lediglich um die Feststellung des wesentlichsten Merkmals des Kausalbegriffes ganz allgemein, als das die Unvermeidlichkeit des Folgeereignisses zu bezeichnen ist[64]). Eine Lösung, die Vielgestaltigkeit der im Versicherungswesen vorkommenden Ereignisse auf einen gemeinsamen Nenner bezüglich der Kausalität zu ihren Bedingungen zu bringen, ist mit dieser ‚Theorie' in keinem Falle gefunden, weshalb sie in Japan auch keine Anhänger aufweist.

2. Umfang der Gefahr.

Wenn das Gesetz für die Umgrenzung der Gefahr den Ausdruck „Gefahren der Seeschiffahrt" und nicht schlechthin „Gefahren der See" gewählt hat (§§ 653, 654 JHGB; 778, DHGB), so bringt es damit zum Ausdruck, daß der Begriff weit zu fassen ist. Der erstere geht über den letzteren insofern hinaus, als dieser nur die eigentliche Seereise umfassen würde[65]). So sind in die Gefahr das Verweilen des Schiffes im Hafen oder im Dock ebenso einbegriffen wie das unmittelbare Verbringen der Ladung zum und vom Schiff[66]). Wird Versicherung nur für die Dauer der Reparatur oder des Aufenthalts im Hafen genommen, so kann zwar von Seeversicherung nicht gesprochen werden; jedoch hat die Rechtsprechung zu erkennen gegeben, daß die Versicherung von Unternehmungen, die mit denjenigen der Seeschiffahrt im engsten örtlichen und wirtschaftlichen Zusammenhang stehen, nach den Regeln der Seeversicherung zu beurteilen sein sollen[67]). Diesem Standpunkt schließt sich auch der englische Gesetzgeber an, indem er in § 2 Abs. 2 MJA sogar die Versicherung während des Baues oder des Stapellaufs des Schiffes als Seeversicherung betrachtet. Ob der deutsche Gesetzgeber im Falle des § 147 VVG eine kombinierte Versicherung gesehen haben will[68]), oder ob er damit nicht vielmehr einer weitgehenden Auslegung der Seeversicherungsregeln den Weg ebnen wollte[69]), darüber läßt sich streiten. Es heißt dort: „Ist die Versicherung für eine Reise genommen, die teils zur See, teils auf Binnengewässern und zu Lande ausgeführt wird, so finden auf die Versicherung, auch soweit sie die Reise auf Binnengewässern oder zu Lande betrifft, die Vorschriften des HGB über die Seeversicherung entsprechende An-

64) Vgl. auch Schneider 40, der daneben aber auch die unmittelbare Nähe des Ereignisses zur Geltung bringt.
65) Ungenau daher Loenholm in seiner Uebersetzung des JHGB ins Englische, wenn er den Ausdruck „voyage" verwendet.
66) Fujimoto 116; Kato 105.
67) So RG HGZ 1918, 125; HGZ 1917, 205; RG 89, 279.
68) Ritter 87.
69) Sieveking 4.

wendung". Sofern dabei die Gefahren der Seeschiffahrt die „Hauptmasse" bilden, reicht dies für die Rechtfertigung einer reinen Seeversicherung aus[70]), und dies dürfte auch bei der im Transportgeschäft gehandhabten Aufteilung der Reise in See- und Binnenreise zumeist der Fall sein. Naturgemäß scheiden alle diese Bedenken aus, wenn die Bestimmungen des Handelsgesetzbuches über Seeversicherung bezw. die ADS in vertraglicher Abmachung diesen Fällen zugrunde gelegt werden.

Der Versicherer trägt die Gefahren der Seeschiffahrt. Er trägt zwar die „Möglichkeit aller möglichen schadenstiftenden Ereignisse"[71]), aber nicht auch die „Möglichkeit aller möglichen Schäden", (d. h. er haftet nicht für jede Art von entstehendem Bedarf), denn dies käme einer unbeschränkten Schadensersatzpflicht gleich. Hier ist der Wortlaut des § 654 JHGB mißverständlich; denn die dort gebrauchte Ausdrucksweise, der Versicherer „hat für allen Schaden aufzukommen" ist nicht identisch mit dem im entsprechenden § 820 DHGB verwendeten, „der Versicherer trägt alle Gefahren". Nach der in beiden Vorschriften gemachten Einschränkung „soweit nicht im Gesetz oder Vertrag etwas anderes bestimmt ist," kann aber kein Zweifel mehr darüber bestehen, daß der japanische Gesetzgeber ebenso wie der deutsche es den Parteien überlassen wollte, im Vertrag und den zugrundegelegten Bedingungen festzulegen, inwieweit die unbeschränkte Schadensersatzpflicht eingeschränkt werden soll.

Diese Einschränkung erfolgt in der Form einer Auswahl derjenigen schadenstiftenden Ereignisse, die eine Ersatzpflicht begründen sollen bezw. nicht begründen sollen, trotzdem ist der die Ersatzpflicht begrenzende Rahmen immer noch zu weit gespannt. Denn ein Ereignis kann Schaden nach den verschiedensten Richtungen hin verursachen. Eine Kollision z. B. wird in der Regel außer dem eigentlichen Schaden noch weitere Aufwendungen erforderlich machen, wie etwa solche Schadensersatzansprüche eines Dritten, aus der Verzögerung der Reise, aus der Beeinträchtigung der Ladung etc. Wenn der Versicherer, von den gesetzlichen und vertraglichen Ausnahmen abgesehen, „alle Gefahren" trägt (§ 820 DHGB), so bezieht sich dies auf die Möglichkeit „aller möglichen nachteiligen Ereignisse", nicht aber auf die „Möglichkeit allermöglichen Schäden"[72]). Das heißt, er haftet im obigen Beispiel der Kollision nicht für alle tatsächlichen entstandenen Schäden. Welche aus demselben Ereignis herrührenden selbständigen Schäden ihm zur Last fallen, anders ausgedrückt; in welchem Umfang er für den Gesamtschaden haftet, das zu bestimmen, ist Sache der Versicherungsbe-

70) LZ 1900, 838; HGZ 1904, 261.
71) Ritter 464.
72) Ritter 464.

dingungen. Um dem Mißverständnis zu begegnen, das aus dem Wortlaut des Gesetzes entstehen könnte, besagt § 28 Satz 3 ADS ausdrücklich: „Er haftet jedoch für einen Schaden nur in dem durch diese Bedingungen bestimmten Umfange, insbesondere nicht für die Belastung des versicherten Gegenstandes mit Schiffsgläubigerrechten oder für den Schaden, der durch eine Verzögerung der Reise verursacht wird."

Bei verständiger Auslegung des § 654 JHGB in Anlehnung an § 820 DHGB könnte man für japanische Verhältnisse zum gleichen Ergebnis gelangen. Nun wird aber im § 655 JHGB die Ersatzpflicht des Versicherers dahin geregelt, daß er „dem Versicherten für Erstattung des Betrages, den dieser als seinen Anteil am Seeschaden zu zahlen hat", haftet. Zahlen hat im Gesetz die Bedeutung von „Einbuße am Vermögen erleiden"[73]). Dies würde den Umfang der Ersatzpflicht dahingehend bestimmen, daß sie allen aus dem Ereignis sich ergebenden Schaden umfassen, also abweichend von der deutschen Regelung auch beispielsweise die Belastung des versicherten Gegenstandes mit Schiffsgläubigerrechten oder die Folgen einer Reiseverzögerung einbeziehen würde, soweit der Umfang nicht in Vertrag oder Bedingungen besonders begrenzt ist. Zunächst wird z. B. bei der Versicherung des Eigentümerinteresses der Umfang der Erstattungspflicht auf das bloße Substanzinteresse beschränkt. Nur insoweit als dieses berührt wird, haftet der Versicherer. Weiterhin geht die Auffassung der japanischen Rechtslehre dahin, daß nur der unmittelbare Schaden zu ersetzen sein soll[74]). Dies gilt insbesondere für den Fall des § 820 Abs. 7 DHGB und stellt somit einen wesentlichen Unterschied gegenüber der deutschen Regelung, trotz des § 28 Satz 2 ADS, dar.

Die oben bemängelte Wendung des § 654 JHGB, „der Versicherer hat für allen Schaden aufzukommen" gegenüber der des § 820 DHGB, „der Versicherer trägt alle Gefahren", hat wiederum den Vorzug, daß sie keinen Zweifel daran aufkommen läßt, ob die Haftpflicht des Versicherers schon mit dem Bestehen der Gefahr entsteht. Wäre dies zu bejahen, so hätte der Versicherer auch schon für Aufwendungen einzustehen, die zur Abwendung eines drohenden Unfalles gemacht werden, was jedoch auch im deutschen Recht verneint wird[75]).

Wie sich aus dem Wort „insbesondere" ergibt, ist die Aufzählung der Gefahren, die der Versicherer zu tragen hat, in § 820 Abs. 1—7 DHGB keine erschöpfende; nur die hauptsächlichsten Gefahren sollen angeführt sein. Dadurch, daß der Versicherer „alle Gefahren" trägt, ist ausgedrückt, daß auch außer Acht gelassene Zu-

73) Fujimoto 105.
74) Vgl. Matsumoto 172.
75) Vgl. Sieveking 89.

fälle ihm zur Last fallen sollen[76]). Der Vertrag bezw. die Bedingungen können also Vereinbarungen darüber treffen, welche Gefahren von der Vielzahl ausgenommen werden sollen, nicht welche nur getragen werden sollen.

Auf eine dem § 820 Abs. 1—7 DHGB entsprechende beispielsweise Aufzählung einzelner Gefahren hat das japanische Recht verzichtet. Es trifft lediglich in § 667 JHGB eine Ausscheidung derjenigen Gefahren, die nicht unter den allgemeinen Haftungsgrundsatz des § 654 JHGB fallen sollen. Diese Ausscheidung entspricht der im § 821 DHGB getroffenen. Inwieweit der Versicherer für das Verschulden von Personen der Schiffsbesatzung haftet, darüber ist im japanischen Gesetz keine ausdrückliche Regelung getroffen. Das deutsche Recht erkennt die Haftung des Versicherers für das Verschulden solcher Personen an. Es geht dabei aus von dem Grundsatz, daß die Versicherung auch mit gegen das Verhalten Dritter schützen soll[77]). Deshalb trägt der Versicherer die Gefahr der Naturereignisse und Seeunfälle, „auch wenn diese durch das Verschulden eines Dritten veranlaßt sind" (§ 820 Abs. 1 DHGB), trägt er „die Gefahr der Unredlichkeit oder des Verschuldens einer Person der Schiffsbesatzung, sofern daraus für den versicherten Gegenstand ein Schaden entsteht" (§ 820 Abs. 6 DHGB), hat er den „durch die fehlerhafte Führung des Schiffes verursachten Schaden zu ersetzen" (§ 821 Abs. 4 DHGB). Deshalb bestimmt auch § 33 Satz 3 ADS, daß der Versicherungsnehmer das Verhalten der Schiffsbesatzung als solcher nicht zu vertreten hat. Eine Ausnahme wird nur bei der auf Güter sich beziehenden Versicherung gemacht für den Schaden, der vom Ablader, Empfänger oder Kargadeur vorsätzlich oder fahrlässig verursacht wird (§ 821 Abs. 5 DHGB; § 33 Satz 2 ADS).

Das alte japanische HGB hatte in § 959 die Haftung des Versicherers für das Verschulden der Mannschaft in vollem Umfang vorgeschrieben. Dieser Standpunkt hat sich jedoch nicht aufrecht erhalten lassen, denn notwendigerweise mußte diese Vorschrift dazu führen, einmal üblen Machenschaften den Weg zu ebnen, sodann das Interesse des Versicherungsnehmers am Nichteintritt des Schadens zu mindern. In Bezug auf ihre Rechtsfolgen werden im japanischen Seeversicherungsverkehr vorsätzliches und g r o b fahrlässiges Verschulden der Schiffsbesatzung gleichgestellt[78]). Die Gefahr eines solchen Verschuldens trägt der Versicherer nicht (§ 2 Abs. 4 AJSK)[79]). Dies gilt auch für das nautische Verschulden des Kapitäns. Die Meinungen gehen allerdings auseinander darüber, was als

76) HGZ 1883 Nr. 35 u. 108.
77) Brodmann, Jherings J. 58, 275; Bruck 293, 652; Cosack 410; Roelli 342; Josef, LZ 1907, 485; RG 83, 44; OLG Breslau, JW 1919, 740.
78) Fujimoto 135; Kato 195.
79) Kato 195.

grobfahrlässiges und was als nur im gewöhnlichen Sinne fahrlässiges Verschulden anzusehen ist. Dies wird sich hauptsächlich nach Lage des einzelnen Falles entscheiden müssen. Auf die Wirkung kommt es nicht an. Das Wegwerfen einer brennenden Zigarette auf einen Holzboden wird stets als grobfahrlässig anzusehen sein, nicht dagegen auf einen Steinboden, selbst wenn sich auf diesem eine Benzinlache befindet, deren Existenz von dem Schuldigen nicht vermutet werden konnte[80]).

Die Gefahr des Krieges trägt der Versicherer nach deutschem Gesetz (§ 820 Abs. 2 DHGB) zwar formell, jedoch ist diese Vorschrift lediglich ein Ueberbleibsel aus alten Tagen. Bis zum Ausgang des 17. Jahrhunderts gehörte die Kriegsgefahr zu den gewöhnlichen Gefahren der Seeschiffahrt und war als solche in die Versicherung auch mit eingeschlossen. Dies änderte sich in der Folgezeit, in der Perioden des Friedens mit solchen der Unsicherheit abwechselten. Läßt sich die Kriegsgefahr an sich schon nicht nach Erfahrungen schätzen, so führte diese andauernde Unbeständigkeit erst recht dazu, Verwirrung in die Prämienfestsetzung zu bringen. Diese technische Schwierigkeit der Prämienfestsetzung gab Veranlassung, die Kriegsgefahr von der gewöhnlichen Seeversicherung auszunehmen und von Fall zu Fall als besondere Versicherung aufzunehmen[81]). Auch die ADS haben in § 35, abweichend vom DHGB, die Kriegsversicherung ausgeschlossen. Unter Krieg versteht das deutsche Recht nicht nur den Begriff im völkerrechtlichen Sinne, sondern schlechthin Waffengewalt mehrerer sich bekämpfender Mächte[82]). Insbesondere gehört hierzu auch Bürgerkrieg, so daß § 395 JHGB und § 35 ADS hier in der Tat gleiches bestimmen.

Die Gefahr der Verfügungen von Hoher Hand findet in den ADS nur im Zusammenhang mit der Nehmung Erwähnung (§ 73). Die diesbezügliche Vorschrift entspricht der des § 671 Abs. 5 JHGB. Obgleich Ritter diese Gefahr auch in der Arrestgefahr des § 36 ADS inbegriffen wissen will[83]), setzt er sich dafür ein, daß die Haftung aus dieser Gefahr nur eine beschränkte sein soll. Unter die Gefahr der Verfügungen von Hoher Hand fallen nach Sieveking[84]) auch die infolge Quarantänemaßregeln notwendig werdenden Aufwendungen. Im japanischen Recht werden diese jedoch ausdrücklich ausgenommen (§ 667 Abs. 4 JHGB). Soweit Verfügungen von Hoher Hand weder Krieg noch Quarantänemaßregeln betreffen, besteht ebenfalls keine Haftung des Versicherers[85]). Nach japanischem Recht beschränkt sich diese also lediglich auf die obenerwähnte

80) Fujimoto 133.
81) Ripert Nr. 2409.
82) Voigt 398; HGZ 1888, 75.
83) 486; 615.
84) 91.
85) Kato 180.

Nehmung (§ 671 Abs. 5 JHGB). Die Gefahr eines vom Versicherungsnehmer nicht verschuldeten Arrestes wird im wesentlichen angesehen wie die Verfügung von Hoher Hand[86]). Jedoch haftet auch nach japanischer Rechtsansicht[87]) der Versicherer dann, wenn er aus dem Vertrag verpflichtet ist, für die Befriedigung des dem Arrest zugrundeliegenden Anspruches Ersatz zu leisten, genau wie dies in § 36 ADS niedergelegt ist.

Ueber die in § 820 Abs. 4 DHGB einbegriffenen Gefahren des Diebstahls, des Seeraubs, der Plünderung lassen sich die ADS nicht aus. Die früheren Policen des „Vereins Hamburger Assekuradeure" legten dem Versicherer die Diebstahlsgefahr noch auf; in der neuen Police dieses Vereins ist jedoch die Klausel „Frei von Diebstahl" eingeführt, was wohl darauf zurückzuführen sein wird, daß man die Diebstahlgefahr nicht als eine für die Seeschiffahrt typische Gefahr ansah. Anders liegt dies jedoch bei der Gefahr des Seeraubes und der Plünderung. Diese werden auch heute noch vom Versicherer getragen, während für die Diebstahlsgefahr separate Versicherung zu nehmen ist. Das japanische Recht trifft hierüber keine Regelung.

Jedoch gelten diese Gefahren allgemein als durch die Versicherung nicht gedeckt[88]). Die Gefahr des Seeraubs wird für das Schiff ausdrücklich ausgenommen in § 2 Abs. 4 AJSK, die Gefahr des Diebstahls und des Seeraubes für die Güter § 2 Abs. 1 und 5 AGTokio. Im englischen Seeverkehr ist die Diebstahlsgefahr gewohnheitsrechtlich ebenfalls ausgenommen[89]). Die japanischen Versicherungsbedingungen wie auch das Recht tragen hier in weitem Maße der modernen Entwicklung Rechnung. Die Gefahr des Seeraubes und der Plünderung besteht fast ausschließlich nur noch für das Gebiet um Kanton. Es hat sich daher zur Regel gemacht, gegen diese Gefahren bei Reisen nach oder über Kanton besondere Versicherung zu nehmen[90]).

3. Dauer der Gefahrtragung.

Der Versicherer trägt die Gefahr während der Dauer der Versicherung (§ 654 JHGB, § 820 DHGB). Je nachdem die Versicherung sich auf eine nach dem Kalender bestimmte Zeit erstreckt (Zeitversicherung) oder auf eine oder mehrere Reisen (Reiseversicherung), regelt sich Beginn und Ende der Gefahrtragung.

---

86) Kato 187.
87) Katayama 430; Murase 125.
88) Kato 188; Murase 243.
89) Murase 244.
90) Murase 243.

a) Zeitversicherung.

Das japanische Recht folgt hier dem französischen Rechtssystem und läßt die Zeitversicherung ungeregelt. Auch das englische Recht läßt sie unerwähnt, es bestimmt nur gelegentlich, daß Zeitversicherungspolicen, die zwölf Monate überschreiten, ungültig sind (§ 25 Abs. 2 MJA; § 11 Finance Act 1901)[91]). Eine Zeitversicherung kann derart geschlossen werden, daß sie vom Vertragsschluß an z. B. „auf sechs Monate", oder aber z. B. „vom 1. Januar 1933 bis 1. Juli 1933 läuft. Den ersten Fall regelt § 830 DHGB bezw. § 39 ADS derart, daß die Versicherung um 12 Uhr am Tage des Vertragsschlusses beginnt und um 12 Uhr am letzten Tage der Frist abläuft. Der zweite Fall regelt sich nach den Vorschriften des bürgerlichen Rechts (§§ 187 Abs. 2, 188 Abs. 1 DBGB)[92]).

In der Praxis vereint der Policen-Text jedoch allgemein beide Zeitbenennungen, insbesondere in Japan. Werden aber im japanischen Seeverkehr ausländische Policen verwendet, bei denen dies nicht zutrifft, so wird den darin enthaltenen Klauseln auch die Bedeutung im zugehörigen ausländischen Recht beigelegt, sofern diese nicht im Widerspruch zum japanischen Recht steht[93]). Beginn und Ende regeln sich nach bürgerlichem Recht (§§ 140, 141 JBGB)[94]). Diese Bestimmungen, die den Beginn auf 0 Uhr des ersten Tages und das Ende auf 24 Uhr des letzten Tages festlegen, entsprechen insoweit den deutschen Vorschriften; der Tag des Vertragsschlusses wird in beiden Rechten nicht mitgezählt. Jedoch unterscheidet sich das japanische Recht insofern, als nach § 140 JBGB die Versicherung auch dann um 0 Uhr beginnt, wenn der Vertrag zwischen 0 und 1 Uhr dieses Tages geschlossen wird. Als Zeitpunkt des Vertragsschlusses ist der Augenblick zu betrachten, in dem sich die Parteien über die wesentlichsten Punkte des Vertrages einig sind[95]). (Näheres vgl. Kapitel „Police").

Ebenso wie im französischen[96]) ist auch im japanischen Recht für die Berechnung der Zeit des Beginns und des Endes der Versicherung, nicht der Ort maßgebend, an dem sich das Schiff befindet (§ 830 Abs. 2 DHGB; § 39 Satz 3 ADS), sondern der Ort des Vertragsschlusses[97]).

§ 831 DHGB bestimmt die stillschweigende Verlängerung der Zeitversicherung für den Fall, daß sich das Schiff beim Ablauf der Versicherungsdauer unterwegs befindet, und zwar bis zur Ankunft

91) Vgl. Arnould 566 ff; 436 ff.
92) Ritter 630
93) Kato 121; Bruck 44.
94) Kato 307.
95) Minaguchi 278.
96) Ripert Nr. 2452.
97) Murase 426; Kato 308.

im nächsten Bestimmungshafen, gegebenenfalls bis zur Beendigung der Löschung in diesem. Auch die ADS haben in § 68 diese (dispositive) Vorschrift des HGB übernommen. Entgegen der irrigen Auffassung Ritters[98]) gilt die Zeitversicherung auch ohne diese oder eine andere Prolongationsklausel als stillschweigend verlängert. So bestimmt auch § 16 AJSK ausdrücklich die Verlängerung der Zeitversicherung für den Fall, daß die Reise noch nicht vollendet ist. Zwar erstreckt sich die Verlängerung jeweils auf Perioden von einem vollen Monat, nach deren Ablauf sie nötigenfalls um einen weiteren Monat verlängert werden kann. Für diese vollen Monate hat der Versicherungsnehmer die Prämie zu entrichten. Jedoch trägt der Versicherer die Gefahr bei Verlängerung stets nur bis zu dem Zeitpunkt, in dem die Versicherung endigen würde, wenn Versicherung nicht für Zeit, sondern für die Reise genommen wäre[99]).

Eine vom deutschen Recht (§ 862 DHGB) abweichende Regelung trifft § 672 Abs. 2 JHGB bezügl. der Verschollenheit bei Zeitversicherung. Hier kann im Gegensatz zum deutschen Recht auch dann noch abandonniert werden, wenn die Versicherungsdauer vor Beendigung der Verschollenheitsfrist abgelaufen ist. Der Versicherer wird jedoch dann befreit, wenn sich herausstellt, daß der Untergang des Schiffes nicht in die Versicherungsdauer fiel. Da er nach dem Gesetz an sich gehalten ist, zu zahlen, muß er, um sich zu befreien, den Beweis antreten[100]). Die Schwierigkeit einer solchen Beweisführung im einzelnen Fall bezw. der Führung des Gegenbeweises macht den Unterschied zwischen beiden Rechten in diesem Punkt aber praktisch bedeutungslos. Um der Prämienersparnis von bestenfalls sechs Monaten willen entsprechend der Verschollenheitsfrist (§ 672 JHGB), geht der Versicherungsnehmer in der Regel nicht das Risiko ein, unter Umständen zur Führung des notwendigen Gegenbeweises nicht in der Lage zu sein. Er wird daher in der Praxis auch über den Ablauf der Versicherungsdauer hinaus bis zur Beendigung der Verschollenheitsfrist die Versicherung verlängern.

b) Reiseversicherung.

Das Gesetz und die Seeversicherungsbedingungen beider Länder unterscheiden hierbei, ob es sich um ein Schiff oder Ladung, Gewinn bezw. Provision handelt. Bei der Versicherung des Schiffes für eine Reise beginnt die Gefahr nach beiden Rechten mit dem Augenblick, in dem mit der Einladung der Güter oder des Ballastes begonnen wird (§ 659 JHGB; § 6 AJSK; § 823 DHGB; § 66 ADS). Handelt es sich statt der Güter um Personen, so beginnt die Ge-

98) 631.
99) Kato 318.
100) Fujimoto 201; Kato 263.

fahr nach japanischem Recht in dem Augenblick, in dem diese sich anschicken, das Schiff bezw. den Landungssteg zu betreten[101]). Als begonnen ist die Einladung dann anzusehen, wenn unmittelbare Vorbereitungshandlungen hierzu getroffen werden[102]). Als solche Vorbereitungen ist es jedoch nicht schon anzusehen, wenn das Schiff am Ladeplatz anlegt oder sich ladebereit erklärt, auch nicht, wenn etwa der Kranführer nur den Ladekran besteigt. Vielmehr ist erforderlich, daß die Ladung oder der Ballast oder ein Teil hiervon bereits in Bewegung gesetzt wird. Ist weder Ladung noch Ballast einzunehmen, so beginnt nach deutschem Recht (§ 823 DHGB) die Gefahr mit der Abfahrt des Schiffes. Im japanischen Gesetz ist hierüber zwar keine Bestimmung getroffen, jedoch gilt das Gleiche[103]).

Die Beendigung der Gefahr bei der Versicherung des Schiffes regelt § 659 JHGB zwar genau wie das deutsche Gesetz in § 823 DHGB und wie die ADS in § 66 und zwar dahingehend, daß hierfür die Beendigung der Löschung der Güter im Bestimmungshafen maßgebend sein soll. Abweichend davon haben die AJSK in § 9 die 24-Stundenklausel der englischen Lloyds-Police übernommen, wonach der Versicherer die Gefahr bei Schiffsversicherung nur 24 Stunden nach Auswerfen der Anker oder sonstiger Befestigung im Bestimmungshafen trägt, gleichgültig ob Ladung oder Ballast zu löschen sind oder nicht[104]). Diese Frist von 24 Stunden wird zwar allgemein als zu kurz bemessen angesehen[105]), weswegen zumeist für die Dauer der Löschung gleich von vornherein besondere Versicherung des Schiffes hinzugenommen wird. Die im § 659 Abs. 3 JHGB gegebene Vorschrift für den Fall, daß die Löschung schuldhafterweise verzögert wird, wird in Bezug auf die Versicherung des Schiffes somit gegenstandslos.

Eine dem § 823 Abs. 3 DHGB bezw. § 66 Abs. 2 ADS entsprechende Bestimmung, die das japanische Gesetz nicht kennt, findet sich in § 9 AJSK. Jedoch kann das nur so verstanden werden, daß die erneute Einnahme von Ladung oder Ballast, ehe noch die alte Ladung gelöscht ist, die Gefahr nur dann früher endigt, wenn sie nicht schon infolge der 24-Stundenfrist beendigt ist. Um das Schiff bei Versicherung für mehrere Reisen zwischen Löschung und Ladung nicht ungedeckt zu lassen, sieht § 69 ADS vor, daß sich eine solche Versicherung auch auf die Zwischenzeit beziehen soll[106]).

---

101) Matsumoto 184. Für das deutsche Recht abweichend: Ritter 820, der Reisende nicht mit Gütern oder Ballast gleichstellt und in diesem Fall nach § 66 ADS die Gefahr mit der Abfahrt des Schiffes beginnend ansieht.
102) Kato 255.
103) Kato 255.
104) Kato 259.
105) Murase 606; Kato 259.
106) Vgl. Ritter 836 ff.

Dies gilt im japanischen Seeverkehr nicht, sofern nichts Besonderes vereinbart ist. Als Ausnahme hiervon kann es auch nicht angesehen werden, wenn die Zwischenzeit zwischen Hin- und Rückfahrt im Bestimmungshafen der Hinreise von der Versicherung gedeckt wird, denn Hin- und Rückreise bedeutet im Sprachgebrauch nur eine einzige Reise[107]).

Trifft das Schiff beschädigt im Bestimmungshafen ein, so trägt der Versicherer im Gegensatz zur deutschen vorherrschenden Ansicht[108]) die Gefahr auch während der Dauer der Reparatur, allerdings nur, wenn der Schaden durch ein dem Versicherer zur Last fallendes Ereignis verursacht ist[109]). Dies wird in § 16 Abs. 3 AJSK ausdrücklich festgelegt und bildet tatsächlich auch keine Ausnahme von dem sonst im japanischen Seeversicherungsrecht geltenden Prinzip der nur unmittelbaren Schadenshaftung, weil die Prämie für die Dauer der Reparatur vom Versicherungsnehmer zu entrichten ist, die Gefahrtragung für diese Zeit also nicht eine durch den früheren Vertrag begründete Ersatzleistung des Versicherers darstellt.

Zwar bestimmt auch das japanische Gesetz in § 659 Abs. 3, daß bei (schuldhafter) Verzögerung der Löschung die Gefahr dann als beendet gilt, wenn die Löschung hätte erfolgt sein müssen, entsprechend § 823 Abs. 2 DHGB bezw. § 66 Abs. 1 ADS. Aber die 24-Stundenklausel des § 9 AJSK macht diese Vorschrift dann gegenstandslos, wenn nicht für den Zeitraum der Löschung Ersatzversicherung genommen wird. Für den Regelfall einer solchen Zusatzversicherung aber nimmt das japanische Recht von der Haftungsbefreiung nur diejenigen Verzögerungen aus, die durch höhere Gewalt, also insbesondere Verfügungen von hoher Hand, nicht aber Krieg, verursacht sind. Eine Ausnahme von den Verfügungen von hoher Hand stellt jedoch die Verzögerung durch Quarantänemaßregeln dar, deren Gefahr der Versicherer nicht trägt[110]). Dem Wortlaut des Gesetzes: „Ist ... die Löschung .., verzögert worden", also gleichgültig von wem, steht gegenüber der Wortlaut des deutschen Gesetzes bezw. der ADS; „Wird die Löschung von dem Versicherten (bezw. Versicherungsnehmer) ... verzögert". Damit ist zum Ausdruck gebracht, daß für das deutsche Recht nur das Verschulden des Versicherungsnehmers in Betracht kommt. Dem steht gleich das Verschulden derjenigen Personen, deren er sich zur Erfüllung dieser seiner Verbindlichkeit bedient. Hierzu gehört nicht das Verhalten des Kapitäns „als solchem", das der Versicherungsnehmer nach § 33 Abs. 3 ADS ja nicht zu vertreten hat[111]). Auch die Verzögerung durch den Korrespondenten des Schiffes soll nicht hierunter fallen.

---

107) OLG Tokio v. 28. 1. 32; vgl. auch Bruck 230; Ritter 836.
108) Sieveking 110; **a. M.** Voigt 475.
109) Murase 608.
110) Kato 180.
111) Sieveking 110.

Im Gegensatz hierzu wird nach japanischem Recht und nach sinngemäßer Auslegung des § 2 Abs. 4 AJSK die von Personen, deren sich der Versicherungsnehmer zur Erfüllung seiner Verbindlichkeiten bedient, verschuldete Verzögerung seinem eigenen Verschulden gleichgestellt, ohne Rücksicht auf die rechtliche Stellung dieser Personen zu ihm. Ob das Verschulden in Bezug auf die Verzögerung der Löschung ein bloß schlechthin fahrlässiges oder ein vorsätzliches bezw. grobfahrlässiges ist, ist bei § 659 Abs. 3 JHGB gleichgültig.

Bei Versicherung von Gütern oder durch die Ankunft von Gütern zu erzielenden Gewinnes oder hierdurch zu verdienender Provision beginnt die Haftung des Versicherers nach beiden Rechten (§ 660 JHGB; § 824 DHGB) mit dem Augenblick, in dem die Ladung das Land verläßt. Und zwar ist jeweils derjenige Teil der Güter gedeckt, der tatsächlich vom Lande scheidet. Die Gefahr der Verwendung von Kranen, Winden und dergl. ist inbegriffen, gleichgültig ob die Güter etwa beim Bruch einer Krankette auf das Land zurück, in das Wasser oder auf das Schiff fallen. Dies gilt jedoch nur, sofern die Hilfswerkzeuge zur direkten Verladung auf das Schiff benutzt werden, denn § 12 AGTokio bestimmt ausdrücklich, daß im Gegensatz zu §§ 824 DHGB[112]), 89 ADS[113]) die Leichtergefahr nur mittels besonderer Versicherung eingeschlossen werden kann und in diesem Falle (§ 14 AGTokio) nur total verlorengegangene Güter umfaßt. Wird jedoch die Umladung der Löschung mittels eines Leichters vorgenommen, wenn sich eine solche infolge eines Unfalles, für den der Versicherer haftet, als notwendig erweist, ist die Leichtergefahr selbstverständlich inbegriffen[114]). Für grobfahrlässiges oder vorsätzliches Verschulden der Verlader haftet der Versicherer nicht (§ 5 Abs. 1 AGTokio).

Für die Beendigung der Güterversicherung, der Versicherung des durch die Ankunft der Güter zu erzielenden Gewinnes oder dadurch zu verdienender Provision gilt Entsprechendes. Auch hier trägt, wie nach deutschem Recht[115]), der Versicherer die Gefahr der Löschwerkzeuge, jedoch ebensowenig wie beim Beginn der Versicherung die Gefahr der Leichterbenutzung. Eine dem § 80 ADS entsprechende Regelung der Gefahrtragung bei einstweiliger Verwahrung der Güter vor Antritt oder nach Beendigung der Reise treffen die japanischen Bedingungen nicht. Es muß hier der Vereinbarung von Fall zu Fall überlassen bleiben, was über den normalen Rahmen hinaus in die Versicherung miteingeschlossen sein soll.

Für die Verzögerung der Einladung oder der Löschung gilt dasselbe, wie bei der Versicherung des Schiffes, mit dem Unterschied,

112) Sieveking 113.
113) Ritter 1057; für Versicherung der Fracht 1219.
114) Kato 294; § 12 AGTokio.
115) Sieveking 112; Ritter 1047.

daß § 5 Abs. 2 AGTokio als Ausnahme von der Haftungsbefreiung des Versicherers nicht schlechthin Folgen höherer Gewalt, sondern lediglich der Verfügungen von hoher Hand festlegt.

Ueber Beginn und Ende der Frachtversicherung ist im japanischen Recht nichts zu finden. Eine besondere Bestimmung erübrigt sich auch, denn im Grunde genommen enthalten die bezüglichen deutschen Bestimmungen (§§ 825 DHGB, 106 ADS) keine Abweichungen von dem, was als selbstverständlich anzusehen ist. Das Frachtinteresse bleibt unberührt, wenn und solange Schiff und Güter wohlbehalten bleiben. Die Versicherung von Fracht beginnt und endet demnach auch mit der Versicherung von Schiff und Gütern. Die sinngemäße Rechtsanwendung verlangt jedoch, daß der Versicherer auch für die Fracht haftet, wenn sie nach Ablauf der 24-Stundenfrist des § 9 AJSK durch einen Unfall des Schiffes während der Löschung der Güter gemindert wird. Entsprechend dem auf Seite 55 Gesagten beginnt die Versicherung der Ueberfahrtsgelder, zum Unterschied vom deutschen Recht (§§ 825 DHGB, 109 Abs. 2 ADS[116]), schon mit dem Augenblick, in dem die Passagiere den Landungssteg betreten.

Erst recht fehlen im japanischen Recht besondere Bestimmungen über Beginn und Ende bei Versicherung von Haverei- und Bodmereigeldern (§§ 826 DHGB, 112 ADS), wie übrigens auch im englischen und französischen Recht. Das Interesse an einer Havereioder Bodmereigelderversicherung entsteht mit dem Augenblick, in dem diese Gelder aufgewendet werden und endigt, wenn die Versicherung der Gegenstände endigt oder endigen würde[117]), die sie decken. Daß die Versicherung für Bodmereigelder und Havereigelder nach § 112 ADS schon beginnt, wenn die Verpflichtung zur Gewährung der Gelder entsteht, ist bedenklich, denn die Forderung, die mit einer bloßen Verpflichtung entsteht, kann nur bedingt versicherbar sein[118]). Auch Ritter erkennt dies an[119]). Für die Havereigelder tritt hinzu, daß danach unter Umständen die Versicherung schon beginnen würde, wenn sich die Gegenstände, auf die sie sich beziehen, etwa noch auf dem Lande befinden.

4. Aenderung der Gefahr.

Durch den Versicherungsvertrag verspricht der Versicherer, für einen möglicherweise eintretenden Bedarf gegen eine bestimmte Prämie einzustehen. Gefahrtragung und Prämienzahlung stehen sich als (zunächst abstrakte, gegebenenfalls verwirklichte) Leistung und

116) Sieveking 117; Voigt 74.
117) Kato 259; so auch Ritter 1248.
118) Molt 86.
119) Ritter 1248.

(materielle) Gegenleistung gegenüber, deren jeweilige Größe durch die Gefahrlage bestimmt wird. Ein Ueberblick über die Gefahrlage, über den Grad der Wahrscheinlichkeit, mit der der Bedarf eintritt, und über die Höhe dieses Bedarfes wird dem Versicherer durch die dem Versicherten und dem Versicherungsnehmer obliegende vorvertragliche Anzeigepflicht verschafft[120]).

Gefahrtragung und Prämienzahlung, die Grundlagen, auf denen das Versicherungsverhältnis aufgebaut ist, werden in ihrem Verhältnis zueinander mit jeder Aenderung der Gefahrlage verschoben. Solche Aenderungen können voraussehbar oder nicht voraussehbar sein. Soweit sie voraussehbar sind, werden sie vom Gesetz (— mit Ausnahme der natürlichen Abnutzung, §§ 667 Abs. 1 JHGB, 821 Abs. 2 DHGB, 59 ADS —) nicht berührt; der Versicherer trägt sie. Der normalen Verschlechterung der Gefahrlage hat er bereits bei der Festsetzung der Prämie Rechnung getragen[121]).

Nur die vorhersehbaren Gefahränderungen werden vom Gesetz berücksichtigt. Die Aenderung der Gefahrlage kann eine Gefahrminderung oder eine Gefahrerhöhung herbeiführen, sie kann auch die Gefahr derart umgestalten, daß sich sich weder erhöht noch vermindert.

Vermindert sich die Gefahr, gleichviel aus welchem Grunde, so ist dies nach deutschem Recht ohne Einfluß auf den Versicherungsvertrag. Das japanische Gesetz hingegen gibt dem Versicherungsnehmer in § 400 JHGB einen Anspruch auf Herabsetzung der Prämie[122]), was ebenso gerechtfertigt erscheint, wie man dem Versicherer nicht zumuten kann, unter allen Umständen zu der im voraus bedungenen Prämie später eine höhere Gefahr zu tragen. Die Praxis trifft hier oft entsprechende Vereinbarungen, etwa die Winterlagerklausel oder die Stilliegeklausel[123]).

Von den beiden anderen Möglichkeiten der Gefahränderung kommt für das deutsche Binnenversicherungsrecht nur die Gefahrerhöhung in Betracht, d. h. diejenige Gefahränderung, „die die Wahrscheinlichkeit, daß der Versicherungsfall eintritt oder daß sich seine schädigenden Wirkungen erhöhen, vergrößert"[124]). Das hindert jedoch nicht, daß durch Vertrag Wirkungen an solche Gefahränderungen geknüpft werden, die keine Gefahrerhöhungen (und keine Gefahrminderungen) darstellen. Allerdings dürfen nach sinngemäßer Auslegung des § 31 DVVG solche Wirkungen nicht weiter greifen, als sie es bei Gefahrerhöhungen tun würden. Das japanische allgemeine Versicherungsrecht geht den umgekehrten Weg. Es schließt von vornherein auch Gefahränderungen im gewöhnlichen

120) §§ 399 Abs. 2 JHGB, 806, 807 DHGB, 19 ADS.
121) Bruck 295.
122) Vgl. auch § 23 Schweiz. VVG; § 31 österr. VVG.
123) Bruck 296; Ritter 449.
124) Bruck 301; so auch Kisch 480; — § 23 DVVG.

Sinne ein (§§ 404, Abs. 2, 410, 411 JHGB) und überläßt es der vertraglichen Abmachung, bestimmte Gefahränderungen auszuschließen. Es kann dies deshalb unbedenklich geschehen, weil der Versicherer allgemein als der wirtschaftlich Stärkere betrachtet wird und eines besonderen Schutzes insofern nicht bedarf, als er durch derartige Abmachungen schlechter gestellt werden könnte.

Nachdem auch die ADS in § 23 durch das Wort „insbesondere" zum Ausdruck gebracht haben, daß unter Erhöhung nur ein Spezialfall der Aenderung zu verstehen sein soll[125]), können die Auseinandersetzungen darüber als erledigt betrachtet werden. Unter Gefahränderung soll daher im folgenden auch die Gefahrerhöhung verstanden werden. Ein praktischer Unterschied zwischen beiden Begriffen findet sich nur an einer Stelle, nämlich im § 26 ADS.

In der japanischen Literatur sind Auslassungen über den Sinn der Nebeneinanderstellung von Gefahränderung und Gefahrerhöhung (§§ 404 Abs. 2, 410, 411, 663 JHGB) nicht zu finden. Dem japanischen hat das deutsche Gesetz als Vorbild gedient, so daß der beratenden Kommission hierauf bezügliche deutsche Auseinandersetzungen nicht unbekannt gewesen sein können. Wenn trotzdem der entsprechende Wortlaut übernommen wurde, so darf daraus gefolgert werden, daß man ihm auch die ihm heute allgemein im deutschen Versicherungsrecht zuerkannte Bedeutung beimessen wollte.

Die Rechtsfolgen einer Gefahränderung sind verschieden je nachdem, ob sie vom Versicherungsnehmer bezw. vom Versicherten vorgenommen oder ihm sonstwie zuzuschreiben ist (subjektive Gefahränderung) oder ob sie unabhängig von seinem Willen eingetreten ist (objektive Gefahränderung).

a) Subjektive Gefahränderung.

Durch die dem Versicherten auferlegte Gefahrstandspflicht (§§ 662—665 JHGB, 813, 814, 832, 833 DHGB, 23 ADS) soll der Versicherer gegen subjektive Gefahränderung geschützt werden[126]). Gesetz und Vertrag treffen nur für einzelne besondere Fälle eine Regelung, darüber hinaus begnügen sie sich mit einem allgemeinen Verbot der Gefahränderung. Was danach im einzelnen als Gefahränderung anzusehen sein wird, ist Tatfrage. Ausdrücklich verlangt § 663 JHGB, daß die Gefahränderung eine erhebliche sein muß. Diese Vorschrift findet sich zwar auch in § 29 DVVG, jedoch ist sie weder im DHGB noch in den ADS enthalten, obwohl auch im deutschen Seeversicherungsrecht nach allgemeiner Auffassung[127]) die Gefahränderung nur dann in Betracht kommt, wenn sie für die Verwirklichung der Gefahr oder die Höhe des entstehenden Bedar-

125) Bruck 301.
126) Bruck 297.
127) Ritter 402; Ehrenberg ZfVW 1928, 349, 350.

tes erheblich ist. Was im einzelnen als erheblich anzusehen ist, bestimmt sich nach objektiven Gesichtspunkten aus der Verkehrsanschauung, wobei die Beweispflicht dem Versicherer obliegt[128]).

Grundsätzlich ist der Versicherer bei subjektiver Gefahränderung leistungsfrei (§§ 410, 662, 663, 665 JHGB, 813, 814 DHGB, 24 Abs. 1 Satz 1 ADS). Die Befreiung ist jedoch keineswegs so zu verstehen, daß etwa das Versicherungsverhältnis mit der Gefahränderung aufgehoben sei[129]). In Wirklichkeit besteht das Versicherungsverhältnis weiter; dies folgt aus den an den entsprechenden Stellen gebrauchten Wendungen: „er haftet nicht für Umstände, die nach der Aenderung eintreten" (§§ 662 Abs. 2, 663 Abs. 1, 665 JHGB), besser „für die später sich ereignenden Unfälle" (§ 814 DHGB), „wenn später der Versicherungsfall eintritt" (§ 24 ADS). Die Befreiung von der Haftung entsteht nur unter der Bedingung, daß nach der Aenderung der Versicherungsfall auch eintritt. Und selbst dann noch nicht ohne weiteres; denn dem Beweis des Versicherers, daß die Gefahr geändert wurde, stehen die Gegenbeweise des Versicherten bezw. des Versicherungsnehmers gegenüber, daß die Folgen der Gefahränderung nicht eingetreten sind. Wäre die Haftung schon mit der Aenderung aufgehoben, so würde dem Gegenbeweis des Versicherungsnehmers bezw. des Versicherten — etwa, daß die Gefahränderung durch ein Gebot der Menschlichkeit veranlaßt wurde (§§ 663 JHGB, 4 Abs. 2 AJSK, 814 Abs. 3 DHGB, 24 Abs. 2 ADS) — die Kraft zukommen, die Vertragsunwirksamkeit aufzuheben. Erst wenn dieser Gegenbeweis nicht angetreten werden kann oder wird, ist der Versicherer tatsächlich frei. Eine Ausnahme besteht für das japanische Recht gemäß § 662 Abs. 1 JHGB für den Fall der Reiseänderung vor Beginn der Haftung nur insofern, als hier der Vertrag tatsächlich sofort seine Wirkung verliert. Die in den §§ 662, 663, 665 JHGB, 813, 814 Abs. 2 DHGB, 24 Abs. 2 ADS gemachten Ausnahmen, in denen der Versicherer trotz Gefahränderung von der Haftung nicht befreit wird, entsprechen sich in beiden Rechten. Zwar befreit § 662 JHGB den Versicherer bei der Reiseänderung vor Gefahrbeginn ganz ohne Rücksicht auf die Art der vorliegenden Versicherung, während nach § 813 Abs. 1 DHGB bei anderen als Schiffs- und Frachtversicherungen die Befreiung dann nicht eintritt, wenn die Veränderung nicht dem Versicherungsnehmer oder dem Versicherten zuzurechnen ist. Ein prinzipieller Unterschied jedoch besteht in Bezug auf die in § 813 Abs. 1 DHGB behandelten Fälle tatsächlich nicht[130]), sodaß sich auch hierin beide Rechte entsprechen.

Ob die Gefahr mit oder ohne Verschulden des Versicherungsnehmers oder des Versicherten geändert wird, kann in Bezug auf die

128) Bruck 300.
129) Ritter 436.
130) Voigt 317; Sieveking 67.

subjektive Gefahränderung als gleichgültig betrachtet werden. Das DVVG unterscheidet von dem Fall der gewöhnlichen Verletzung der Gefahrstandspflicht in den §§ 24, 25 ausdrücklich den Fall, daß „die Verletzung auf einem Verschulden des Versicherten beruht". Daraus darf geschlossen werden, daß normalerweise auch die schuldlose Verletzung inbegriffen ist. An das DVVG lehnen sich gerade in Bezug auf die Gefahränderung die ADS eng an[131]), so daß hier dasselbe gelten darf. Ferner sind in § 24 Abs. 2 ADS nicht alle, sondern nur bestimmte Möglichkeiten der schuldlosen Verletzung der Gefahrstandspflicht aufgeführt, die eine Ausnahme von der Haftungsbefreiung bedingen[132]). Für das japanische Recht gibt es keinen Anhaltspunkt, der eine unterschiedliche Behandlung rechtfertigt. Wie aber nicht zu bestreiten ist, muß auch eine schuldlose Gefahränderung irgendwie vom Willen des Versicherungsnehmers bezw. des Versicherten ausgegangen und ihm also „zuzuschreiben" sein (§§ 410, 411 JHGB). Sodann kann auch hier die entsprechende Begründung aus der dem § 24 Abs. 2 ADS analogen Vorschrift des § 663 Abs. 2 JHGB angeführt werden.

Eine Ausnahme für schuldlos vorgenommene Gefahränderungen besteht im deutschen Recht dann, wenn diese sich auf die Aenderung in der Führung des Schiffes bezieht. § 815 DHGB läßt die Aenderung des Schiffes nur ohne Einfluß auf den Vertrag, wenn es sich um einen Wechsel des Schiffes zur Zeit des Vertragsschlusses handelt. Aber auch für einen zweiten oder folgenden Wechsel hat der Versicherer gemäß § 33 Abs. 1 ADS die etwa daraus folgende Gefahrerhöhung zu tragen, sofern dem Versicherten kein oder nur ein leichtes Verschulden zur Last fällt[133]). § 664 JHGB spricht zwar allgemein von einem Wechsel des Schiffes. Sonach hätte hier Gleiches zu gelten wie im deutschen Recht. Aus dem engen Haftungsbegriff des japanischen Seerechts muß aber geschlossen werden, daß eine (vom Versicherungsnehmer verschuldete oder unverschuldete) Gefahränderung in der Führung des Schiffes nicht unter den Schutz des § 664 JHGB fällt[134]). Zudem bestimmt auch § 4 Abs. 5 AJSK für einen speziellen Fall, daß der Versicherer von der Haftung frei sein soll, wenn vom Kapitän eine Veränderung im baulichen Zustand des Schiffes vorgenommen wird, durch die sich die Gefahr erheblich ändert.

Es liegt in der Natur der Sache, daß der Versicherte sich zur Erfüllung der Gefahrstandspflicht in weitem Maße Dritter bedient.

131) Vgl. insbesondere die Regelung der Prämienerhöhung in § 25 ADS, die in ihrer praktischen Auswirkung dem Kündigungsrecht des § 24 DVVG entspricht; sodann die Anzeigepflicht des § 26 ADS entsprechend § 23 DVVG.

132) Ritter 406.

133) Ritter 407.

134) Entsch. Oberster Japan. Gerichtshof vom 25. 4. 1905; Kato 349; Fujimoto 133.

Hier entsteht die Frage, inwieweit der Versicherte für Gefahränderungen solcher Personen haftet. Ob die Gefahrstandspflicht eine Verbindlichkeit im Sinne des § 278 DBGB ist, wird teils bejaht[135]), teils verneint[136]). Die Haltung des Reichsgerichts ist nicht eindeutig[137]). Von der Schiffsmannschaft sagt Ritter[138]), daß sich der Versicherungsnehmer dieser im allgemeinen zur Erfüllung der Gefahrstandspflicht nicht bediene. Eine Gefahränderung, die von der Mannschaft herbeigeführt wird, falle also dem Versicherer zur Last. Nicht aber eine solche des Kapitäns, mit Ausnahme des Bereiches seiner nautischen Tätigkeit. In seiner administrativen Tätigkeit ist der Kapitän gesetzlicher Vertreter des Versicherten, so daß letzterer nur für den Mangel sorgfältiger Auswahl und Ueberwachung einzustehen hat. Nach Bruck[139]) dagegen entspricht es dem Sicherungszweck der Versicherung, daß der Versicherer auch für das unvorhersehbare Verhalten Dritter einzustehen habe. Demnach würde auch eine vom Kapitän verursachte Gefahränderung dem Versicherer zur Last fallen.

Dieser letzteren Auffassung schließt sich Kato[140]) mit Berufung auf Bruck an. Er gerät dabei aber in Widerspruch mit der Regelung durch die japanischen Bedingungen. Da sich nach ihnen der Umfang der Gefahrtragung nicht auf die von der Mannschaft oder dem Kapitän grobfahrlässig oder vorsätzlich herbeigeführten Schäden erstreckt, ist der Versicherte nach § 4 Abs. 5 AJSK, § 2 Abs. 3 AG-Tokio auch nicht gegen die Gefahränderung dieser Personen geschützt. Nach der Ansicht von Cosack[141]) ist es mit der Zweck der Versicherung, daß sie den Versicherten gerade gegen den „Leichtsinn" und die „Bosheit" seiner Vertreter und Gehilfen schütze. Dieser Schutz kann wohl Zweck einer Versicherung sein, aber Zweck der S e e versicherung ist es, den Versicherten gegen die Gefahren der Seeschiffahrt zu schützen. Leichtsinn und Bosheit als typische Seegefahren anzusprechen, geht nicht an. Die Auffassung läßt sich nicht von der Hand weisen, daß Bosheit und Leichtsinn der Hilfspersonen Erscheinungen sind, die überall auch sonst da auftreten, wo solche Personen beschäftigt werden. Es gibt andere Schutzmittel dagegen. So kann z. B. der Versicherte auf seine Rechnung für Mannschaft und Kapitän Haftpflichtversicherung nehmen. Außerdem: wohin käme der Versicherer, wenn er mit allen erdenklichen und möglichen Bosheiten rechnen wollte?

---

135) Ritter 403, 407; Kisch II, 492; Sieveking 68; Voigt 320; Gierke 288.
136) Bruck 293, 652.
137) bejahend: 101, 403; verneinend: RG HGZ 1905, 160.
138) ZFVW 1914, 46.
139) Bruck 294.
140) Kato 339.
141) Cosack 416; so auch Roelli 342.

Der Versicherer haftet prinzipiell nur für fahrlässiges Verschulden der Mannschaft und des Kapitäns[142]). Führt ein solches Verschulden zu einer Gefahränderung und tritt danach ein Schaden ein, so muß auch dieser vom Versicherer getragen werden. Die Frage der Haftung für Gefahränderung von seiten Dritter regelt sich im japanischen Recht also darnach, wie diese Gefahränderung zustandegekommen ist. Wird durch grobfahrlässiges oder vorsätzliches Verschulden eine Gefahränderung herbeigeführt, die gleichwohl nach dem Gesetz als unerheblich nicht in Betracht käme, so ist dennoch der Versicherer bei eintretendem Schaden frei.

Bei Güter- oder Bodmereigelderversicherung usw. kann nach deutscher Verkehrsanschauung der Kapitän nur dann als eine Person angesehen werden, deren der Versicherte sich zur Erfüllung der Gefahrstandspflicht bedient, wenn dieser ihm etwa die Güter besonders anvertraut hat. Alsdann würde nach der Ansicht Ritters[143]) auch eine Gefahränderung gegen den Versicherten wirksam werden. Für das japanische Recht ist dies aus dem oben Gesagten gleichgültig.

Was die von dem Befrachter, Ablader oder Empfänger verschuldete Gefahränderung anbetrifft, so ist auch hier für das japanische Recht gleichgültig, ob sie als Erfüllungsgehilfen des Versicherten anzusehen sind oder nicht. Hierauf bezügliche Bestimmungen sind weder im deutschen noch im japanischen Recht zu finden. Aber ebenso wie aus §§ 821 Abs. 5 DHGB, 33 Abs. 2 ADS wird auch aus §§ 667 Abs. 3, 876 JHGB) zu dem Fall der Gefahränderung die Haftung des Versicherten und somit die Befreiung des Versicherers abzuleiten sein[144]).

Die Gefahränderung kann dauernd oder auch nur vorübergehend wirksam sein. Gesetz und Bedingungen beider Länder machen keinen Unterschied. So geht denn auch die allgemeine Auffassung dahin, daß eine nur vorübergehende Gefahränderung dieselben Folgen nach sich zieht wie eine dauernde[145]). Handelt es sich um subjektive Gefahränderung, so wird bei vorübergehender Aenderung der Versicherte allerdings eher in der Lage sein nachzuweisen, daß die Gefahränderung keinen Einfluß auf den späteren Unfall ausgeübt hat, und somit würde der Versicherer gemäß § 663 Abs. 2 JHGB, 814 Abs. 1 DHGB, 24 Abs. 2 ADS haften. Der entgegengesetzten Meinung[146]), daß eine nur vorübergehende Gefahränderung ohne Einfluß auf den Vertrag sei, kommt nicht die Bedeutung zu, wie es

142) Vgl. Ritter 409.
143) Ritter 409; so auch Pöhls 4, 315.
144) Ritter 409.
145) Kato 345; Bruck 300; Ritter 402; Kisch II, 483; RG 5, 10, 89; ROHG 483.
146) Minaguchi 348; Hagen 1, 431; Ehrenberg 398; Roelli 332; HansRZ 1926, 87.

auf den ersten Blick erscheinen mag. Auch diese Auffassung kann nicht darum herumkommen, aus der fehlenden Unterscheidung im Gesetz den Willen des Gesetzgebers zu folgern, nach dem bei nachgewiesenem Einfluß auf den Eintritt der Gefahr auch die vorübergehende Gefahränderung der dauernden gleichzustellen ist. In ihrer praktischen Auswirkung verschiebt sie höchstens die Beweislast vom Versicherten auf den Versicherer. Für das deutsche Recht tritt hinzu, daß im Bereich des VVG das Kündigungsrecht des Versicherers erlischt, wenn der ursprüngliche Zustand wieder hergestellt wird[147]). Aus der präzisen Fassung des § 410 JHGB jedoch wird eine entsprechende Regelung für die japanische Binnenversicherung zu verneinen sein, denn der Vertrag verliert durch die Gefahränderung seine Wirkung.

Die Bestimmung über die Fälle, in denen bei subjektiver Gefahränderung die Haftungsbefreiung des Versicherers nicht eintritt (§§ 663 Abs. 2 JHGB, 4 Abs. 2 AJSK, 814 Abs. 1—3 DHGB, 24 Abs. 2 ADS), entsprechen sich im wesentlichen. Ein Unterschied besteht nur insofern, als weder im Gesetz noch in den Bedingungen Japans der Fall aufgeführt ist, daß die Gefahränderung im Interesse des Versicherers geboten erscheint. Eine Verpflichtung, die Gefahr im Interesse des Versicherers zu ändern, kann im Gegensatz zur Meinung Ritters[148]) aber doch aus der Schadensabwendungs- oder Schadensminderungspflicht entstehen. Insoweit würde selbstverständlich auch nach japanischem Recht die Wirkung des § 24 Abs. 2 ADS eintreten.

b) Objektive Gefahränderung.

Ebensowenig wie das deutsche behandelt diese das japanische Seerecht. Grundsätzlich ist demnach der Versicherer leistungspflichtig. Für den Bereich des DVVG ist dem Versicherer auf Grund der Anzeigepflicht des § 23 DVVG die Möglichkeit der Aufkündigung des Vertragsverhältnisses eingeräumt[149]), und zwar für die Transportversicherung (§ 142 Satz 2 DVVG) nur bei objektiver[150]), für alle übrigen Versicherungszweige sowohl bei subjektiver als auch bei objektiver Gefahränderung. Die ADS haben sich, wie auch sonst gelegentlich, in diesem Punkte dem DVVG angenähert, indem sie in § 26 dem Versicherungsnehmer die Anzeigepflicht bei objektiver Gefahrerhöhung auferlegen. Es muß recht und billig erscheinen, daß der Versicherer für seine höhere Leistung auch eine entsprechend höhere Gegenleistung haben soll. Der Grundsatz, daß bei Festsetzung der Prämie nur die voraussehbaren Gefahränderungen berücksichtigt sein sollen, erleidet in § 25 ADS insofern eine Durch-

147) §§ 24 Abs. 2, 27 Abs. 1 DVVG.
148) Ritter 440.
149) § 24 DVVG.
150) Bruck 318.

brechung, als danach eine Prämienerhöhung nur in Betracht kommt, wenn die Gefahr sich infolge von Umständen, für die er nicht aufzukommen hat, erhöht. Für das japanische Seerecht muß in Ermangelung einer besonderen Vorschrift die allgemeine Bestimmung des § 411 JHGB gelten. Die danach mit sofortiger Wirkung mögliche Kündigung ist indessen, was den Verhältnissen der Seeschifffahrt besser entspricht, in § 7 Abs. 1 AJSK an eine 10tägige Kündigungsfrist gebunden. Für die Unterlassung der Kündigung gilt dasselbe wie im DVVG (§§ 411 Abs. 3 JHGB, 7 Abs. 1 AJSK, 24 Abs. 2 DVVG). Die Unterlassung der Anzeige der objektiven Gefahränderung zeitigt im japanischen Seerecht andere Folgen wie nach den ADS: der Versicherer wird von dem Zeitpunkt der Gefahränderung an frei (§§ 411 Abs. 2 JHGB. 7 Abs. 2 AJSK). Die Verpflichtung aus § 26 ADS ist nicht die Verbindlichkeit eines Schuldners[151]), sondern die Voraussetzung eines Anspruchs[152]).

c) Einzelne Fälle.

Bei Veräußerung des versicherten Gegenstandes kann dem Versicherer naturgemäß eine Haftung für infolge dieser Veräußerung entstehende Gefahränderungen nicht auferlegt werden. Deshalb hebt § 404 Abs. 2 JHGB den Vertrag, sofern durch die Veräußerung eine Gefahrerhöhung entsteht, mit dem Zeitpunkt der Veräußerung auf[153]), deshalb beschränkt § 899 Abs. 3 DHGB die Haftung des Versicherers auf diejenigen Fälle, die auch ohne die Veräußerung eingetreten wären. Dieser Rahmen jedoch ist zu eng. Deshalb bestimmt § 49 Abs. 3 ADS, daß eine Veräußerung der Güter, außer wenn sie während eines Krieges erfolgt und der Erwerber einem kriegführenden Staat angehört, ohne Einfluß auf die Leistungspflicht des Versicherers sein soll. Es liegt in der Natur der Güter, veräußert zu werden, nur zu diesem Zwecke werden sie meist befördert. Weder die japanischen Bedingungen noch das Gesetz kennen die Einschränkung des § 49 Abs. 3 ADS. Dennoch kann auch hier nicht anders verfahren werden[154]).

Die von Gesetz und Vertrag im einzelnen geregelten Fälle: Aenderung der versicherten Unternehmung (§§ 813 DHGB, 23 Abs. 3 ADS, 662 Abs. 1 und 2 JHGB), Abweichung von Reiseweg (§§ 814 DHGB, 23 Abs. 1 ADS, 663 Abs. 1 JHGB) entsprechen sich in beiden Ländern, soweit nicht oben bereits die Unterschiede behandelt wurden. Ueber das Anlaufen nicht vereinbarter oder vereinbarter Zwischenhäfen in unrichtiger Reihenfolge (§§ 832, 833 DHGB, 23 Abs. 3 ADS) bestimmt das japanische Recht nichts. Jedoch unter-

151) Gierke 737; Ritter 450; Brodmann in Jherings J. 58, 286 u. andere.
152) Bruck 280 ff.
153) Kato 349.
154) Nakamura 645.

scheidet sich die praktische Regelung auch hierin nicht von der in Deutschland üblichen, weil solche Gefahränderungen stets, wenn nicht nach den Grundsätzen der Abweichung von Reiseweg, dann nach denen der Aenderung der versicherten Unternehmung zu behandeln sein werden[155]).

155) Minaguchi 247; Kato 337; Jchimura 46.

IV. Der Versicherungsschaden.

1. Begriff und Allgemeines.

Schaden ist die Beeinträchtigung einer Beziehung, die eine Person zu einem Gut hat. Ein solcher Schaden ist Versicherungsschaden, wenn einmal diese Beziehung das versicherte Interesse darstellt und wenn ferner von allen möglichen Verletzungen dieser Beziehung die vorliegende sich im Rahmen der übernommenen Gefahr bewegt. Im Zusammenhang mit der Behandlung des Interesses ist bereits dargelegt worden, aus welchen derartigen Interessen im Falle ihrer Beeinträchtigung Schaden schlechthin entstehen kann. Im Zusammenhang mit der Behandlung der Gefahr ist ferner untersucht worden, in welchem Ausmaß der Eintritt der Gefahr eine Schadenserstattungspflicht begründet.

Neben dem Versicherungsschaden im engeren Sinne als die durch den Eintritt des Versicherungsfalles verursachte Beeinträchtigung (oder Vernichtung) des versicherten Interesses[1]) kann von einem Versicherungsschaden im weiteren Sinne gesprochen werden. Hierzu gehört der Schaden, der dem Versicherten dadurch entsteht, daß er durch Gesetz und Vertrag verpflichtet ist[2]), Aufwendungen zur Abwendung oder Minderung eines Versicherungsschadens zu machen[3]). Der Aufwendungsschaden wird im folgenden Kapitel zu behandeln sein.

In Bezug auf seine Art kann der Schaden sich darstellen als Substanzschaden oder als Gewinnschaden, je nachdem ein versichertes Substanz- oder Gewinninteresse beeinträchtigt wird[4]). Er kann sich weiterhin darstellen als ganzer oder teilweiser Verlust oder als Beschädigung. Als verloren ist im Rahmen des Versicherungsrechts eine Sache anzusehen, wenn sie nach der Auffassung des Verkehrs vernichtet oder ohne Aussicht auf Wiedererlangung abhanden gekommen, ihrem Eigentümer also der Besitz dauernd entzogen ist[5]). Unter Beschädigung einer Sache ist ihre stoffliche Verschlechterung, also nicht eine bloße Wertminderung, wie etwa durch Konjunkturverlust, zu verstehen[6]). Im einzelnen trifft das DHGB in den §§ 854 bis 857 Bestimmungen, was als Totalverlust in Bezug auf einzelne Versicherungsgegenstände anzusehen ist. Sowohl JHGB als auch die japanischen Bedingungen enthalten sich, mit Ausnahme der §§ 13 AJSK, 24 AGTokio, derartiger Bestimmungen. Es ist daher Tatfrage und wird jeweils von Fall zu Fall zu entscheiden sein, ob und was als Totalverlust anzusehen sein wird.

1) Bruck 419.
2) §§ 414 JHGB, 15 AJSK, 819 DHGB, 41 ADS.
3) Bruck 350; Ritter 533; anders: Hagen 646; Kisch 286.
4) Ritter 491; Bruck 419; Murase 151.
5) Brückmann Arch. 23, 322; Ritter HGB 649.
6) Pappenheim, Seerecht 2, 437.

In Bezug auf die aus dem Versicherungsfall erwachsenden Folgen pflegt vielfach unterschieden zu werden zwischen direktem (unmittelbarem) und indirektem (mittelbarem) Schaden. Unter direktem Schaden wird dabei der Schaden verstanden, der durch das Schadensereignis in erster Linie ausgelöst wird, unter indirektem Schaden derjenige, der von diesem selbst wieder ausgelöst wird unter Hinzutritt eines neuen Tatbestandsmomentes[7]). Am Beispiel des mittelbaren Kollisionsschadens weist Bruck[8]) nach, daß eine derartige Unterscheidung nicht aufrecht erhalten werden kann, denn sowohl der direkte als auch der indirekte Kollisionsschaden wird durch das gleiche Ereignis ausgelöst, der letztere ist genau so unmittelbar wie der erstere.

Dennoch besteht zwischen beiden Schäden ein gewisser Unterschied, der für die Frage der Ersatzleistung von Bedeutung ist. Dieser Unterschied liegt jedoch nicht in der Entstehung des Schadens begründet, sondern in der Natur des versicherten Interesses. Das versicherte Eigentümerinteresse ist das Interesse an der Erhaltung der Substanz. Versichert ist demnach nur die Beeinträchtigung der Beziehung zur Substanz. Diese Beziehung wird z. B. durch den mittelbaren Kollisionsschaden, etwa die Schadensersatzpflicht Dritten gegenüber, nicht beeinflußt. Nicht das Substanzinteresse leidet durch den mittelbaren Kollisionsschaden, sondern dieser Schaden trifft das gesamte Vermögen des Versicherten. Ihrer Natur nach unterfällt die Haftung für den mittelbaren Kollissionsschaden der Haftpflichtversicherung, da durch sie der Versicherte von der etwaigen Haftung einem Dritten gegenüber befreit wird[9]). Aus Zweckmäßigkeitsgründen indessen ist sie in die Seeversicherung mit inbegriffen[10]), und zwar für das deutsche Recht in Bezug auf den mittelbaren Kollisionsschaden ausdrücklich in den §§ 820 Abs. 2 Nr. 7 DHGB, 78 ADS. Für das japanische Recht ist zunächst nichts Entsprechendes zu finden. Die sinngemäße Auslegung des § 653 JHGB muß nicht notwendig zur gleichen Annahme führen, wie von Matsumoto[11]) behauptet wird. § 654 JHGB spricht lediglich davon, daß der Versicherer für allen Schaden aufzukommen habe, von welchem der Gegenstand der Versicherung betroffen wurde. Der mittelbare Kollisionsschaden trifft aber nicht den versicherten Gegenstand selbst, sondern das Vermögen des Versicherten, also etwas, das außerhalb der versicherten Beziehung zu einer bestimmten Sache steht.

Daß indessen auch in Japan die Verkehrsanschauung den mittelbaren Schaden als in die Versicherung mit eingeschlossen betrach-

7) Kisch W. u. R. 1926, 1, 69; Ehrenberg 374; Oertmann 80.
8) Bruck 419.
9) Bruck 421.
10) Vgl. OLG Hamburg 17, 10, 1892 HGZ 1892, 39.
11) Matsumoto 170.

tet, geht hervor aus der Bestimmmung des § 3 Abs. 1 AJSK. Die dortige Befreiung von der Haftung sowohl für direkten als auch für indirekten Schaden hat nur Sinn, wenn in allen anderen Fällen der indirekte Schaden ebenso eingeschlossen ist wie der direkte.

2. Schadensabwendung und Schadensminderung.

Die scharfe Trennung zwischen Schadenverhütungspflicht und Schadenabwendungs- bezw. Schadenminderungspflicht, wie sie im deutschen Recht[12]) und in der deutschen Literatur[13]) gemacht wird, findet sich im japanischen Gesetz nicht. § 414 JHGB spricht lediglich davon, daß der Versicherte bestrebt sein muß, einen Schaden abzuwenden. Es ist dabei unbestimmt gelassen, ob dieser Vorschrift entsprechend erst nach Eintritt des Schadens oder schon vorher zu handeln ist, im Gegensatz zur diesbezüglichen Bestimmung des § 819 DHGB. Auch die AJSK unterscheiden sich in diesem Punkt im § 15 von § 41 ADS.

In der japanischen Literatur sind die Meinungen geteilt. Zunächst ist festzuhalten, daß die Erörterungen hierüber an den Wortlaut des § 414 JHGB anknüpfen, in dem nur von Schadensabwendung, nicht aber auch von Schadensminderung die Rede ist. Tatsächlich kann man von Schadensabwendung vor und nach Eintritt des Versicherungsfalles sprechen. Nach Eintritt des Gefahrereignisses kann die Schadensabwendung eine teilweise, aber auch eine gänzliche Vermeidung des Schadens bewirken[14]). So kann unter gewissen Umständen die Schadensverhütung mit der Schadensabwendung zusammenfallen. Wenn Tanaka[15]) den § 414 JHGB aus § 396 JHGB rechtfertigen will, so geht er indessen den umgekehrten Weg. Er geht aus von der Schadensverhütungspflicht und sieht den Sinn des § 414 darin, daß die Verpflichtung des Versicherungsnehmers über den Spezialfall, in dem die Schadensverhütung mit der Schadensabwendung kollidiert, in der Richtung einer weiter gefaßten Schadensabwendung ausgedehnt werden soll. Eine aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten heraus zweckmäßige Schadensabwendung stellt Tanaka, wenn man seine Darlegungen folgerichtig weiterführt, im Sinne des Versicherungsvertrages auch als notwendige Schadensabwendung hin. Daraus aber wiederum die Folgerung zu ziehen, daß jede Verletzung einer solchen zweckmäßig erscheinenden Maßnahme auch grobfahrlässig im Sinne des § 396 JHGB sei, führt zu weit. Es kann nicht angenommen werden, daß die Schadensverhü-

12) Die Schadensverhütung (§ 821 DHGB) ist im Kapitel „Umfang der Gefahr", die Schadensabwendung bezw. -minderung (§ 819) im Kapitel „Verpflichtungen des Versicherten aus dem Versicherungsvertrag" behandelt.
13) Ritter 552; Roelli 195, 219, 238; in der Rechtsprechung: RG 883.
14) Prot. zum ADHGB 3206; Ritter 640.
15) Tanaka 120.

tungspflicht und die Schadensabwendungspflicht, so wie sie der Gesetzgeber verstanden wissen will, sich teilweise decken und daß die Verletzung der einen Verbindlichkeit auch eine solche der anderen sein kann oder muß[16]).

Anders löst sich die Frage, wenn man davon ausgeht, daß der Gesetzgeber in der Fassung des § 414 JHGB mit der Schadensabwendungspflicht dem Versicherungsnehmer eine Verbindlichkeit auferlegen wollte, die sich auf die Zeit vom Eintritt des Gefahrereignisses ab bezieht. Diese Annahme ist aus zwei Gründen gerechtfertigt. Einmal ist in § 15 AJSK der Begriff der Schadensabwendung mit dem Begriff der Schadensminderung verbunden. Ein Schaden kann nur gemindert werden, wenn er tatsächlich eingetreten ist. Die weitere Begründung ergibt sich daraus, daß im § 414 JHGB dem Versicherer auferlegt wird, die Kosten der Schadensabwendung zu erstatten. Im Zusammenhang mit der Schadensverhütungspflicht des § 396 JHGB ist niemals die Rede davon, daß dadurch entstehende Aufwendungen zu ersetzen seien[17]).

Schadensverhütungspflicht und Schadensabwendungs- bezw. Schadensminderungspflicht unterscheiden sich also grundsätzlich voneinander sowohl zeitlich als auch hinsichtlich ihrer rechtlichen Natur. Die Schadensverhütungspflicht läuft von Beginn der Versicherung bis zum Eintritt des Schadensereignisses, die Schadensabwendungs- bezw. minderungspflicht setzt mit dem Eintritt des Schadensereignisses ein. Daß auch die Verpflichtung der Schadensminderung im Sinne des § 414 JHGB liegt, kann nicht bestritten werden. Denn Schaden im Sinne des Gesetzes ist Gesamtschaden, der sich aus vielen Teilschäden, aus mehreren Stufen zusammensetzt. Die beiden Begriffe Schadensabwendung und Schadensminderung sind innerlich miteinander verwandt[18]).

Das Gesetz (§§ 414 JHGB, 819 DHGB, 41 ADS) legt beim Eintritt des Gefahrereignisses dem Versicherungsnehmer die Pflichten eines Geschäftsführers ohne Auftrag[19]) auf. Gemeint ist selbstverständlich nur ein Gefahrereignis, für das der Versicherer haftet. Der Versicherte wird aber auch beim Eintritt eines versicherungsfreien Unfalles zur Abwendung bezw. Minderung des Schadens verpflichtet sein, wenn dieser nicht vermeidbar zum Eintritt eines versicherten Ereignisses führen kann[20]). Als Geschäftsführer ohne Auftrag hat der Versicherte die Interessen des Versicherers wahrzunehmen, und zwar in erster Linie, auch wenn sie seinen eigenen Interessen

16) In der deutschen Rechtslehre ähnlich: Kisch 561; Gerhard 284; dagegen: Riter 552; Roelli 219, 195.
17) Murase 579; vgl. auch Sieveking 83; Benecke 196; Emerigon 12, 2; Ritter 554.
18) Murase 579.
19) Sieveking 83.
20) Siehe oben über Kausalitätstheorie S. 44 ff.

zuwiderlaufen[21]). So ist z. B. das gestrandete Schiff auch dann abzubringen, wenn die Abbringungskosten den Wert des Schiffes übersteigen, weil die Verteilung nach den Grundsätzen der großen Haverei diese Kosten dem Versicherer nicht ganz zur Last fallen läßt. Die Ablehnung, die der Maßstab des prudent uninsured owner des englischen Rechts in Deutschland[22]) erfahren hat, ist in Japan ebenfalls festzustelllen[23]).

Nach deutschem Recht und nach den ADS hat der Versicherte nach Möglichkeit die Weisungen des Versicherers über die zu treffenden Maßnahmen einzuholen. Hiervon ist im japanischen Gesetz ebensowenig wie in den AJSK etwas zu finden. Die Schadensanzeigepflicht ist indessen durch die Vorschrift des § 18 AJSK gegeben. Erteilt der Versicherer auf Grund der erhaltenen Kenntnis bestimmte Weisungen, so wird auch hier der Versicherte gehalten sein, ihnen zu folgen. Es ist im übrigen auch nicht anders denkbar, als daß die Vorschrift des § 18 AJSK mit in erster Linie gerade den Zweck verfolgt, ein Eingreifen des Versicherers zu ermöglichen.

Die Rechtsfolgen bei Verletzung der Schadensabwendungs- bezw. minderungspflicht sind in beiden Rechten dieselben und werden jeweils in Ergänzung des Gesetzes in den Bedingungen festgelegt (§§ 15 Abs. 2 AJSK, 41 Abs. 3 ADS). Danach kann der Versicherer die Schadenssumme um den Betrag kürzen, um den der Schaden sich infolge der Nichtabwendung oder Nichtverminderung erhöht hat. Hieraus folgt deutlich, daß die Schadensabwendungs- bezw. minderungspflicht die Verbindlichkeit eines Schuldners ist[24]). Denn wäre sie lediglich als Bedingung oder Voraussetzung eines Entschädigungsanspruches zu betrachten, so würde durch ihre Verletzung der Anspruch überhaupt verwirkt[25]).

Die durch die Erfüllung der Schadensabwendungs- bezw. minderungspflicht entstehenden Kosten fallen nach § 834 Abs. 3 DHGB, 414 JHGB, 32 Abs. 1 und 2 ADS dem Versicherer zur Last, gleichgültig, ob die Aufwendungen von Erfolg waren oder nicht. Im Gegensatz hierzu schließt § 15 AJSK die Erstattung solcher Kosten aus, sofern nichts anderes vereinbart wird. Ist nur ein Teil des Versicherungswertes versichert, so regelt sich die Erstattung anteilsmäßig entsprechend § 391 JHGB[26]). Die Einschränkung, daß Schadensabwendungs- bezw. -minderungskosten nicht zu ersetzen sind, sofern der versicherte Teil die Hälfte des Versicherungswertes nicht erreicht, wie sie § 41 Abs. 2 Satz 2 ADS macht, gilt für das japanische Recht nicht. Auch gilt

21) Tanaka 120; Murase 579; Sieveking 85; Ritter 647.
22) Sieveking 85; Ritter 647; ferner ROHG 18, 79.
23) Murase 579; Tanaka 121.
24) Tanaka 120; Murase 579; Ritter 649; Begr. zu DVVG § 62; RG 9, 122; 25, 100.
25) So Voigt 358; Sieveking 84, 86; HGZ 1898, 268.
26) Kato 121.

dort nicht die Einschränkung des § 668 JHGB für diesen Fall, wonach Kosten, die nicht unter den üblichen Seeschaden fallen und 2% des Versicherungswertes nicht übersteigen, vom Versicherten selbst getragen werden müssen. Die aus der Pflicht des § 414 JHGB entstehenden Kosten werden stets als Havereibeiträge zu betrachten sein und fallen daher auch unter den „üblichen" Seeschaden[27]). Ausdrücklich wird in den §§ 840 Abs. 2 DHGB, 414 JHGB bestimmt, daß die Kosten auch dann dem Versicherer zur Last fallen, wenn sie zusammen mit der Schadenssumme die Versicherungssumme übersteigen.

Fraglich wird die Regelung, wenn Versicherung nur gegen Totalverlust genommen ist. Hier wird, wenn kein Totalverlust eingetreten ist und Aufwendungen gemacht wurden, der Versicherte in der Regel zu beweisen haben, daß ohne Aufwendungen dieser Kosten der Totalverlust mit Bestimmtheit eingetreten wäre[28]). Die Kosten, die nach Vermeidung des Totalverlustes zur Wiederherstellung oder zur Verwahrung der Güter aufzuwenden sind, fallen dem Versicherer des gegen Totalverlust versicherten Schiffes nicht zur Last. Entscheidungen solcher Fälle liegen im japanischen Recht bis jetzt nicht vor. Gegebenenfalls hätte man sich nach Murase[29]), denen des Kontinents anzuschließen[30]), sofern dem Vertrag nicht die AJSK mit ihrem Ausschluß der Aufwendungserstattung zugrunde liegen.

3. Der Versicherungsfall.

Nur dasjenige Ereignis ist Versicherungsfall, dessen Gefahr der Versicherer durch den Vertrag übernommen hat. Nach der Begründung zum DVVG[31]) ist als Versicherungsfall dasjenige Ereignis anzusehen, „mit dessen Eintritt die Leistungspflicht des Versicherers begründet ist". Es gehören zum Begriff des Versicherungsfalles drei wesentliche Eigenschaften[32]), das Ereignis muß infolge des normalen Ablaufes der Gefahrslage entstehen; es muß einen Bedarf zur Folge haben, dessen Deckung Zweck der Versicherung ist; es muß während der Versicherungsdauer eintreten. Bei letzterem Moment ist gleichgültig, ob sich die schadenbringenden Folgen vor oder nach Ablauf der Gefahrtragung auswirkt.

---

27) Murase 579.
28) Murase 580; Tanaka 121.
29) Murase 580.
30) So insbesondere die englischen Entscheidungen Mayor v. Ralli: Great Jnd. Pon. R'y Co. v. Sanders; Booth v. Cair: Kidston v. The Empire Marine Jns. Co.
31) Begr. zu § 1 DVVG. Nach Gerhard 13, Molt 35 kommt es nicht auf die Leistungspflicht schlechthin, sondern auf die Hauptleistungspflicht gegenüber z. B. dem Ersatz von Aufwendungen an.
32) Bruck 629.

Ein Bedarf muß tatsächlich entstanden sein oder entstehen. Denn nach § 654 JHGB haftet der Versicherer dem Versicherten für die Erstattung des Betrages, den dieser als seinen Anteil am Seeschaden zu zahlen hat. Also tritt eine Verpflichtung nur ein, wenn der Eintritt des Gefahrereignisses tatsächlich auch einen Bedarf verursacht hat.

Im § 818 DHGB wird dem Versicherungsnehmer auferlegt, jeden Unfall dem Versicherer anzuzeigen, gleichgültig, ob durch ihn ein Entschädigungsanspruch begründet wird oder nicht. Aus dem Nachsatz dieser Vorschrift geht indessen hervor, daß die Anzeige von nicht entschädigungspflichtigen Unfällen erfolgen soll, um dem Versicherer Gegenmaßnahmen zu ermöglichen, sofern der Unfall auf die vom Versicherer übernommene Gefahr von Einfluß ist. Nur auf solche Unfälle bezieht sich das Interesse des Versicherers; andere, die die von ihm übernommene Gefahr nicht berühren, sind für ihn ohne Bedeutung. Daher ist auch in § 40 ADS die Einschränkung gemacht, daß nicht versicherte Unfälle nur anzuzeigen, wenn sie auf die übernommene Gefahr von Einfluß sind.

Das japanische Gesetz schreibt in § 412 JHGB vor, daß nur Schäden anzuzeigen sind, die infolge des Eintritt der vom Versicherer übernommenen Gefahr entstanden sind. An sich reicht diese Vorschrift auch aus. Denn dadurch, daß der Versicherte gehalten ist, über die Maßnahmen zur Schadensabwendung und -minderung mit dem Versicherer Rücksprache zu nehmen, wird dieser ohnehin auch von ihm nicht zur Last fallenden Unfällen, die auf die Gefahr von Einfluß sind oder sein können, in Kenntnis gesetzt, somit tatsächlich die Anzeigepflicht auf alle Unfälle ausgedehnt.

Nach dem Wortlaut des § 818 DHGB kommt die Kenntnis, nicht das Kennenmüssen des Versicherten in Betracht[33]). Anders bei der vertraglich geregelten Seeversicherung des § 40 ADS. Danach hat der Versicherte eine Erkundigungspflicht und muß sich über den Verlauf der versicherten Unternehmung unterrichtet halten[34]). Sowohl im § 412 JHGB als auch § 18 AJSK ist davon die Rede, daß der Versicherungsnehmer Mitteilung machen muß, sobald er Kenntnis von dem Unfall erlangt. Ein Kennenmüssen kann von ihm demzufolge nicht verlangt werden[35]). Für die Frist, innerhalb deren die Mitteilung als unverzüglich anzusehen ist, ist daher hier maßgebend, wann der Versicherungsnehmer, und bei mehreren Versicherungsnehmern wann einer von ihnen die Kenntnis von dem Unfall erlangt, während sie bei § 40 ADS erst mit dem Zeitpunkt beginnt, in dem das Ereignis eintritt.

---

33) Bruck 326.
34) Gerhard 549; Ritter 634.
35) Kato. Vorlesung Waseda 1916.

Will der Versicherte den Ersatz eines Schadens verlangen, so ist er dem Versicherer zur Auskunftserteilung über die Feststellung des Versicherungsfalles und über den Umfang der Leistungspflicht verpflichtet (§§ 882, 884, 885 DHGB, 43 ADS). Diese Aufklärungspflicht ist im Rahmen des deutschen Rechts Bedingung oder Voraussetzung des Entschädigungsanspruches[36]), und nicht etwa — trotz der gleichlautenden Begründung zu § 34 DVVG — die selbständige Rechtspflicht eines Schuldners[37]). Da die Auskunftspflicht dem Versicherer die Prüfung seiner Schadenserstattungspflicht ermöglichen soll, kann er selbstverständlich an seiner Leistung ein Zurückbehaltungsrecht geltend machen, bis der Auskunftspflicht in dem Umfange genügt ist, in dem er sie zu verlangen berechtigt ist. Man kann sogar so weit gehen zu sagen, daß erst auf Grund der vom Versicherten erteilten Auskünfte die Leistung in ihrer endgültigen Höhe und in ihrer Rechtmäßigkeit festgestellt werden kann.

An keiner Stelle spricht das japanische Gesetz von einer Verpflichtung des Versicherten zur Auskunftserteilung nach Eintritt eines Schadens. Auch die Bedingungen enthalten sich einer Bestimmung hierüber. Die Verpflichtung hierzu folgt indessen nach einer weitverbreiteten Meinung aus § 654 JHGB, und zwar insofern, als der Versicherte für Art und Umfang des ihm entstandenen und vom Versicherer zu ersetzenden Schadens beweispflichtig ist. Dabei wird er um eine umfassende Auskunftserteilung nicht herumkommen können[38]).

4. Insbesondere der Abandon.

In der deutschen gesetzlichen und vertraglichen Seeversicherung wird ein Unterschied gemacht zwischen solchen Schadensfällen, in denen der Gegenstand der Versicherung ohne Aussicht auf Wiedererlangung verloren ist (Totalverlust), und solchen, in denen Ungewißheit besteht über das Schicksal der versicherten Gegenstände, nach dem diese der Verfügungsgewalt des Versicherten entzogen sind. Diese letzteren Ereignisse werden als Abandonereignisse bezeichnet[39]), während im Bereich des japanischen Seerechts das Kriterium der Ungewißheit keine besondere Rolle spielt. Dort werden vielmehr als Abandonereignisse auch solche Schäden bezeichnet, in denen es sich in Wirklichkeit um einen reinen Totalverlust handelt. Der Begriff Abandon ist dort also erheblich weiter gefaßt und entspricht etwa dem Tatbestand, daß im Vermögen des Versicherten die Versicherungssumme an die Stelle des versicherten Gegenstandes tritt[40]). So ist z. B. im § 671 Abs. 1 JHGB als Abandonereignis

36) Bruck 333; Gerhard 152; Kisch III, 446.
37) Ritter 659; Eberhard 29.
38) Katayama 385; Aoki 734; Matsumoto 171.
39) Bruck 631.
40) Awatsu 305.

auch der Totalverlust des Schiffes aufgeführt, der im deutschen Recht gesondert behandelt wird in den §§ 854 DHGB, 71 ADS. Ferner ist in § 671 Abs. 3 JHGB auch die Reparaturunfähigkeit des Schiffes genannt, die nach deutschem Recht (§§ 873 und 874 DHGB, 77 ADS) offensichtlich von der Behandlung des Abandons losgelöst ist.

Neben den noch im einzelnen zu behandelnden Fällen, in denen der Versicherte zur Ueberlassung berechtigt ist, kennt das deutsche Recht (§§ 841, 842 DHGB, 38 ADS) noch den Abandon des Versicherers, dem zufolge der Versicherer nach Eintritt des Versicherungsfalles sich durch Zahlung der Versicherungssumme von allen weiteren Verbindlichkeiten befreien kann. Im Gegensatz zum Abandon des Versicherten erwirbt hier der Versicherer keinerlei Rechte am Versicherungsobjekt[41]). Diese Einrichtung ist im japanischen Seeverkehr unbekannt. Zweifellos hat der Abandon des Versicherers einen stark spekulativen Charakter[42]). Nachdem man sich bemüht hat, durch Verbot der Wettassekuranzen dem Versicherten die Möglichkeit von Spekulationen zu nehmen, besteht kein Grund, diese — wenn auch in abgemilderter Form — dem Versicherer zuzubilligen[43]).

Was den Untergang des Schiffes anbelangt, so hat Murase[44]) sehr wohl erkannt, daß es sich hierbei nicht eigentlich um ein Abandonereignis handelt, trotz der Erwähnung in § 671 Abs. 1 JHGB. Er geht indessen wieder zu weit, wenn er alle Fälle des Unterganges ohne weiteres als Totalverlust angesehen und behandelt wissen will. Vielmehr ist Matsumoto beizustimmen, wenn er sagt, daß der Begriff „Untergang" nicht nur in der Sprache des Gesetzes (§§ 587, 613, 616, 637 JHGB), sondern auch in sich doppeldeutig ist[45]). Ein Schiff kann untergegangen, muß aber nicht unrettbar verloren sein, wenn es sich heben läßt und eine Hebung lohnend erscheint. Im Sinne der §§ 587, 613, 637 JHGB kommt der Untergang des Schiffes vielmehr einer Reparaturunfähigkeit gleich. Dies ist das Entscheidende. Reparaturunfähigkeit liegt, entsprechend der Regelung im deutschen Recht vor[46]), wenn die Reparatur überhaupt nicht möglich (absolute Reparaturunfähigkeit) oder an dem gegenwärtigen Orte nicht vollzogen und eine zweckdienliche Verbringung nicht vorgenommen werden kann[47]) (relative Reparaturunfähigkeit). Im Sinne des § 671 Abs. 1 JHGB liegt demnach ein Abandonereignis vor, wenn

41) §§ 38 Abs. 4 ADS, 841 Abs. 3 DHGB; Ritter 629.
42) Bruck 417.
43) Aehnlich Matsunami 1297; Uchida 301; Murase 340.
44) Murase 289.
45) s. 197.
46) §§ 479 DHGB, 77 Abs. 1 ADS; vgl. auch Schaps § 479 Anm. 1—6.
47) Entsch. Oberster Jap. Gerichtshof Bd. 18, 102.

das Schiff nicht unrettbar verloren (d. i. Totalverlust), sondern ein in seiner praktischen Bedeutung der Reparaturunfähigkeit gleichkommender Tatbestand gegeben ist[48]).

Wenn trotz des Wortlautes des Gesetzes von Murase und Matsumoto der Totalverlust mit Recht nicht als Abandonereignis anerkannt wird, so ist dies anders bei der Reparaturunfähigkeit, die ausdrücklich in § 10 Abs. 2 AJSK genannt wird. Erforderlich hierfür ist jedoch, daß die Reparaturunfähigkeit tatsächlich auch eingetreten, nicht etwa nur voraussehbar ist. So hat das OLG Osaka[49]) entschieden, daß das Schiff nicht schon dann abandonniert werden kann, wenn sich infolge eines Unfalles seine Fahrgeschwindigkeit und Seetüchtigkeit so erheblich verringerte, daß im weiteren Verlauf der Reise ein Untergang als Folge hiervon mit Bestimmtheit vorauszusehen ist[50]).

Entsprechend der Auffassung der deutschen Rechtslehre[51]) ist das Abandonrecht des Versicherten auch in Japan auf die gesetzlich bestimmten Fälle beschränkt[52]). Den breitesten Raum nimmt hierbei die Aufgabe wegen Verschollenheit ein.

Die rechtlichen Erfordernisse zur Geltendmachung der Verschollenheit regeln sich nach Bürgerlichem Recht[53]). Die im § 672 JHGB getroffene generelle Festsetzung der Verschollenheitsfrist hat sich für die Praxis als unzulänglich erwiesen. Analog der in §§ 862 DHGB, 72 ADS gemachten Unterscheidung nach der Art des Schiffsantriebs (Dampf oder Segel) sowie nach der Lage von Abgangs- und Bestimmungshafen hat auch § 10 Abs. 1 AJSK sowie § 24 AG-Tokio die Fristen im allgemeinen geregelt. Wegen der örtlichen Verschiedenheit der Rechtsgebiete ist eine Gegenüberstellung der Verschollenheitsfristen von untergeordnetem Interesse. Maßgebend ist, daß während der Dauer der Verschollenheitsfrist nichts über den Verbleib des Schiffes bekannt geworden ist, sei es, daß keine Nachrichten zu erlangen waren oder daß das Schiff selbst nicht angekommen ist.

Für den Beginn der Verschollenheitsfrist ist maßgebend der Zeitpunkt, von dem die letzte Nachricht datiert, sofern sich aus dieser ergibt, daß das Schiff noch nicht untergegangen war. In Ermangelung einer solchen Nachricht tritt an ihre Stelle der Zeitpunkt des Reiseantritts. Geht indessen aus der Nachricht hervor, daß das Schiff bereits untergegangen ist und ist diese Nachricht zuverlässig[54]), so tritt an die Stelle des Abandonereignisses der Totalver-

48) Katayama 37.
49) Entsch. v. 9. 4. 1918.
50) So dagegen § 60 MJA.
51) Bruck 631; Ritter 892; Voigt 634; ROHG 18, 286.
52) Yanagawa 701; Kato 338; Awatsu 305.
53) Aoki 364.
54) Voigt 653.

lust[55]). Ob die Nachricht durch einen Kriegszustand verzögert sein kann, ist für das japanische Recht gleichgültig.

Die Abandonfrist, innerhalb deren der Versicherte dem Versicherer die beabsichtigte Ueberlassung zugestellt haben muß, beginnt nach deutschem Recht (§ 864 DHGB) mit dem Ablauf der Verschollenheitsfrist. Die Vorschrift des § 674 JHGB spricht sich darüber für den Fall des Abandons infolge Verschollenheit nicht aus. Dagegen schließt sich § 11 AJSK hierin der Regelung des deutschen Rechtes an. Nachdem die Verschollenheitsfrist mit Rücksicht auf örtliche Unterschiede neben den jeweiligen Verhältnissen entsprechend verschieden festgesetzt wurde, ist nicht recht einzusehen, warum diese Rücksicht sich auch noch auf die Abandonfrist zu erstrekken haben soll, wie es in § 864 Abs. 2 DHGB geschieht. Die in § 674 JHGB auf drei Monate festgesetzte Abandonfrist kürzt § 11 AJSK auf 30 Tage ab.

55) Ritter 883; Pauly 244; Kato 340.

V. Versicherungssumme und Versicherungswert.

Versicherungswert ist der Wert, zu dem das Interesse versichert ist oder versichert werden kann. Der Wert der Beziehung zu einem Gut braucht nicht gleich dem Wert dieses Gutes selbst zu sein, der durch seine Eigenschaften bestimmt wird. Welchen Wert der Versicherte aber auch immer seiner Beziehung beimessen mag, er kann nur insoweit zum Gegenstand eines Versicherungsvertrages gemacht werden, als er in Geld ausdrückbar ist (§§ 385 JHGB, 778 DHGB, 1 ADS). Bloße Affektionswerte scheiden demnach von vornherein aus, da sie sich einer exakten Umwertung in Geld entziehen. Dagegen ist der bloß subjektive Substanzwert, selbst wenn das Gut einen solchen nur für einen beschränkten Personenkreis hat, versicherbar[1]).

Für die Ersatzleistung kommt dem Versicherungswert insofern eine Bedeutung zu, als er ihre Höchstgrenze bestimmt (§§ 786 DHGB, 17 AGTokio). Ein Vertrag hat nur Geltung, insoweit die Versicherungssumme den Versicherungswert nicht übersteigt (§§ 786 DHGB, 9 ADS, 386 JHGB). Nach den AJSK ist für diesen Fall eine besondere Regelung getroffen, indem nicht einfach der Vertrag für den Teil der Versicherungssumme, die den Versicherungswert übersteigt, nichtig ist, sondern vielmehr gemäß § 4 Abs. 6 der ganze Vertrag unwirksam ist, wenn nach seinem Abschluß noch ein weiterer Vertrag geschlossen wird, dessen Versicherungssumme zusammen mit der der ersten Versicherung den Versicherungswert übersteigt.

Diesen Fall der Ueberversicherung regelt das deutsche Recht in der Weise, daß jeder der Beteiligten für den Betrag haftet, dessen Zahlung ihm nach seinem Vertrag obliegt, und die Versicherer als Gesamtschuldner verpflichtet sind, sie mithin zusammen nicht mehr als den Schaden, keinesfalls aber mehr als den Versicherungswert zu zahlen haben (§§ 787 DHGB, 10 ADS). Während das JHGB in § 388 noch das früher auch im DHGB[2]) angewendete Prioritätsprinzip vertritt, nach welchem der Schaden zunächst dem früheren Versicherer zur Last fällt und nur in bestimmten Ausnahmefällen (§ 389 JHGB) dem späteren Versicherer, haben die AJSK in § 4 Abs. 6 diesen Grundsatz umgekehrt. Der Grund dafür ist darin zu suchen, daß man für den ersten Versicherer eine analoge Orientierungsmöglichkeit schaffen wollte, wie sie in § 2 Abs. 2 AJSK dem späteren Versicherer zugebilligt ist[3]).

Unter Versicherungssumme wird der Betrag verstanden, der als Höchstbetrag der geldlichen oder geldeswerten Leistung des Ver-

1) Ritter 77; Kisch 70, 72.
2) Vgl. DHGB in der Fassung vor der Novelle von 1908, § 788 Abs. 1; Ritter 267.
3) Kato 307.

sicherers vereinbart ist (§§ 840 Abs. 1 DHGB, 37 Abs. 1 ADS, 17 AJSK). Jedoch nicht immer ist dies der Fall. Ueber die Versicherungssumme hinaus haftet der Versicherer z. B. nach deutschem Recht für Aufwendungen zur Erfüllung der Schadensabwendungs- und Schadensminderungspflicht (§§ 834 Abs. 3, 840 Abs. 2 DHGB). Die ADS dagegen bestimmt in § 37 Abs. 4 wiederum, daß solche Aufwendungen dem Versicherer nur dann zur Last fallen, wenn sie zusammen mit dem unmittelbaren und dem mittelbaren Kollisionsschaden die Versicherungssumme nicht überschreiten. Für die vertraglich geregelte japanische Seeversicherung erübrigen sich Erörterungen hierüber, da solche Aufwendungen nach § 15 AJSK nicht in Betracht kommen. Sind sie indessen besonders vereinbart, oder liegen dem Vertrag andere Bedingungen zugrunde, die die Vorschrift des § 414 JHGB nicht beschränken, so werden diese Aufwendungen allerdings auch über die Versicherungssumme hinaus zu erstatten sein[4]).

Was im einzelnen als Versicherungswert zu gelten hat, ist für das Schiff in §§ 665 JHGB, 795 DHGB, 70 ADS für die Güter in §§ 657 JHGB, 799 DHGB, 90 ADS bestimmt. Beide Rechte entsprechen sich darin. Wenn in den genannten Vorschriften von Wert gesprochen wird, so wird darunter der gemeine Handelswert verstanden[5]). Ein ausgesprochener Markt- oder Börsenpreis ist nicht erforderlich. Das OLG Osaka hat jedoch ausgesprochen, daß in Bezug auf das Schiff die Abgrenzung der Versicherungssumme sich nicht eng an den gemeinen Handelswert zu halten brauche, daß vielmehr die Abgrenzung auf runde Summen, wie sie im Handelsverkehr üblich sind, nicht ohne weiteres als Ueberversicherung anzusehen ist[6]).

Der Begriff des gemeinen Handelswertes darf nur insoweit zugrundegelegt werden, als der Versicherte dadurch nicht benachteiligt wird. Es gilt als ein Grundsatz des Versicherungsverkehrs, daß durch die Versicherung der Versicherte so gestellt werden soll, als wäre der Versicherungsgegenstand der Seegefahr nicht ausgesetzt[7]). Maßgebend für diesen Grundsatz ist die Tatsache, daß die Feststellung des Wertes, den die Güter bei glücklich bestandener Reise gehabt hätten, im Falle einer Beschädigung oder gar eines Totalverlustes schwierig oder überhaupt unmöglich ist. Dieser Ansicht hat sich das OLG Tokio[8]) im weitem Maße angeschlossen, indem es ausführte, daß bei der Festsetzung des Versicherungswertes nach dem objektiven Marktpreis in weitem Umfange auch die Umstände berücksichtigt werden müssen, die etwa dem Versicherten den ver-

4) Minaguchi 493.
5) Minaguchi 472; Ritter 1061; Voigt 121; RG 97, 46.
6) Entsch. v. 9. 4. 1917; ebenso Minaguchi 486.
7) M. Kato 304; Matsumoto 180; Futa 955; Sieveking 45; Voigt § 22.
8) Entsch. vom 20. 1. 1913.

sicherten Gegenstand nicht nur als Ware, sondern auch mit als „Anlage- bezw. Erwerbskapital" gleichkommen lassen können. Trotz der Maßgeblichkeit des gemeinen Handelswertes ist hierbei zum Ausdruck gebracht, daß der Wert der Beziehung sich nicht lediglich aus den Eigenschaften des Gutes schlechthin herzuleiten braucht. Ob allerdings jeder in Geld ausdrückbare Wert schon als gemeiner Handelswert angesprochen werden darf, mag füglich bezweifelt werden.

Literaturverzeichnis

A. Japanische Literatur (Sämtlich in Tokio erschienen).

Aoki: Das neue japanische HGB, 1911.
Aoyama: Der Versicherungsvertrag.
Awatsu: Das japanische Versicherungrecht, 1924.
Futa: Die Versicherung, 1926.
Fujimoto: Seeversicherungrecht, 1930.
Hatoyama: Das japanische BGB.
Ichimura: Seeversicherungsrecht (Vorlesung), 1927.
Katayama: Seerecht.
Kato: Der Gefahrbegriff in der Seeversicherung, 1933.
Kato, M.: Seerecht (Vorlesung Waseda), 1916.
Matsumoto: Seeversicherungsrecht, 1923.
Matsunami: Seerecht, 1922.
Minaguchi: Die Versicherung, 1927.
Murase: Die Seeversicherung, 1930.
Nakajima: Das Recht der Seeversicherung.
Nakamura: Das neue japanische HGB.
Noguchi: Die Entwicklung des Versicherungsgedankens in Japan (Göttinger Dissertation 1926).
Sakamoto: Praxis der Seeversicherung, 1924.
Sumida: Geschichte der japanischen Seeversicherung, 1927.
Takakubo: Entscheidungen zum Seerecht, 1932.
Tanaka: Versicherungrecht.
— Kommentar zum JHGB (zit. Tanaka Kommentar).
Uchida: Seerecht (Vorlesung), 1926.
Yanagawa: Grundzüge des Seeversicherungsrechts.
„Kojiki" und „Nihongi", die ältesten japanischen Geschichtsbücher, verfaßt um 712—720 n. Chr.
Protokolle zu den Beratungen für ein japanisches HGB, 1911.
Entscheidungen des Obersten Japanischen Gerichtshofes.
Zeitschrift für die gesamte Versicherung. Herausgegeben vom Japanischen Verein für Versicherungswissenschaft.
Monatsblätter für Versicherung und Bankwesen, Tokio.
Zeitschrift für Rechtswissenschaft, Tokio.
Hogaku: Shinpo, (Juristische Monatsblätter).
(Sämtliche Zeitschriften erscheinen monatlich.)

B. Deutsche und sonstige Literatur.

Arnould: On the law of Marine Insurance and average, 1924.
Benecke: A treatise on the principles of indemnity in marine insurance, botommry and respondentia, 1884.
Bensa: Il contratto di assicurazione nel medio evo. 1884.
Brodmann: Die Seegesetzgebung des Deutschen Reiches. 1905.
Bruck: Das Privatversicherungsrecht — Berlin, Leipzig — 1930.
Brüders: Transportversicherung und Krieg. 1914.
Chalmers: The Marine Insurance Act. 1906, 1907.
Cosack: Lehrbuch des Handelsrechts. 1910.
Ehrenberg: Versicherungsrecht — Leipzig — 1893.
— Das „Interesse" im Versicherungsrecht. (Festgabe für Sohm). 1915.
Emérigon: Traité des assurances et des contrats à la grosse. 1782.
Eberhard: Der Schadensnachweis in der Versicherung. Dissertation 1917.
Fick: Die bei der Auslegung des Versicherungsvertragsrechtes maßgebenden Grundsätze. 1917.

Gerhard: Kommentar zum deutschen Reichsgesetz über den Versicherungsvertrag. 1908.
Gierke, Jul. v.: Der Begriff der Transportversicherung im deutschen Recht. 1910.
Goldschmidt: System des Handelsrechts. 1892.
— Zur Geschichte der Seeversicherung. 1885.
Gow: Marine Insurance. 1909.
Hagen: Das Versicherungsrecht — in Ehrenbergs HB., Leipzig — 1922.
Bruck: Reichsgesetz über den Versicherungsvertrag. Mannheim, Berlin, Leipzig 1932.
Josef: Das Reichsgesetz über den Versicherungsvertrag. 1908.
Kent: Commentaries on American law. 1873.
Kisch: Handbuch des Privatversicherungsrechts — München — 1920, 1922.
K. Lehmann: Lehrbuch des Handelsrechts — Leipzig — 1912.
Lenné: Das Versicherungsgeschäft für fremde Rechnung. Marburg. 1911.
von Liebig: Die Seeversicherung. 1914.
Malß: Zeitschrift für Versicherungsrecht. Leipzig.
Martin: Die Haftung des Versicherers für Güter aus deutschen Schiffen in italienischen und portugiesischen Häfen. 1918.
Molt: Der Kreditversicherungsvertrag. Stuttgart 1913.
von Oertzen: Der Versicherungsschein. Diss. 1911.
Pauly: Zur Entwicklung der Allgemeinen Seeversicherungsbedingungen. 1910.
Pappenheim: Seerecht. 1910.
Pöhls: Darstellung des gemeinen deutschen und des hamburgischen Handelsrechts. 1834.
Ripert: Droit maritime. Paris 1913.
Ritter: Das Recht der Seeversicherung. Hamburg 1922. 1923.
Roelli: Kommentar zum Schweizerischen VVG. Bern 1914.
Schaps: Kommentar zum HGB, 4.: Seerecht. 1899.
Seebohm: Sammlung seerechtlicher Erkenntnisse.
Sieveking: Das deutsche Seeversicherungsrecht. Berlin 1912.
Staub: Kommentar zum HGB. 12., 13. Auflage, Berlin, Leipzig 1926.
Voigt: Das deutsche Seeversicherungsrecht. Jena 1887.
Waldstein: Der Versicherungsmakler. Mannheim, Berlin, Leipzig 1928.
M. Wolff: Das Privatversicherungsrecht. 1914.

Hamburgische Gerichtszeitung 1861—68 bezw. Hamburgische Handelsgerichtszeitung von 1868—79 bezw. Hanseatische Gerichtszeitung 1879 ff. Hamburg (zit. HGZ).
Hanseatische Rechtszeitschrift. Hamburg (zit. HRZ).
Jherings Jahrbücher für die Dogmatik des bürgerlichen Rechts. Jena (zit. Jherings J.).
Leipziger Zeitschrift für deutsches Recht. München, Berlin, Leipzig (zit. LZ).
Materialien zu den ADS, Hamburg 1919.
Zeitschrift für Versicherungsrecht. Leipzig (zit. ZfVR).
Zeitschrift für die gesamte Versicherungswissenschaft. Berlin (zit ZfVW).
Juristische Rundschau für die Privatversicherung. Berlin (zit. JR).
Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht und Konkursrecht. Stuttgart (zit. ZHR).
Assecuranz-Jahrbuch. Wien (zit. AssJb).
Archiv für Civilistische Praxis Tübingen (ArchZivPr).
Versicherungswissenschaftliche Mitteilungen. Wien (zit. VwMitt).
Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen (zit. RG).
Die Rechtsprechung des Reichsgerichts in Versicherungssachen, herausgegeben von Rüdiger, Leipzig-Wien.